

# JOHANNESHÖV / GULLMARRSPLAN

en nod i framtidens närförort



Fakulteten för Landskapsplanering,  
Trädgårds- och Jordbruksvetenskap, Alnarp  
Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU  
30hp inom landskapsarkitektprogrammet  
Hampus Ahlbom & Angelica Bierfeldt Liptak, 2010

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU  
30hp inom landskapsarkitektprogrammet  
Landskapsarkitektexamen  
SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet, Fakulteten för Landskapsplanering,  
Trädgårds- och Jordbruksvetenskap, Alnarp

Författare: © Hampus Ahlbom & Angelica Bierfeldt Liptak  
Titel: Johanneshov/Gullmarsplan - en nod i framtidens närförort  
English title: Johanneshov/Gullmarsplan - a node in the future suburb of Stockholm  
Nyckelord: Stockholm, närförort, stadsplanering, Johanneshov, Gullmarsplan, täthet, hållbarhet  
Keywords: Stockholm, suburb, cityplanning, Johanneshov, Gullmarsplan, density, sustainability  
Omslagsbild: Hampus Ahlbom

Handledare: Maria Kylin, SLU Landskapsarkitektur  
Huvudexaminator: Tiina Sarap, SLU Landskapsarkitektur  
Biträdande examinator: Gunilla Lindholm, SLU Landskapsarkitektur

Kurstitel: Examensarbete i landskapsplanering  
Kurskod: EX0375, 30 hp, Avancerad E  
Program/Utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp  
Utgivningsår: 2010



## Abstract

This is a thesis on how to develop and densify the suburb of Johanneshov south of Stockholm. Based on Stockholm's urban history, Stockholm master plan in 2010, the current density and sustainability debate, literary studies, as well as a variety of analysis of the site it all ends up with a proposal on Johanneshov. The goals have been worked out during the work and has resulted in that we want to extend the inner city street and linking Johanneshov with surrounding districts, but we also want to create a well used, diverse, urban area where the human is in focus and a district that is easy to read.

Much of the work is devoted to show how Stockholm has developed historical and to try to put the future in a context, but also a lot of work has been put in the information and the analysis of the site chapter. The plan proposal is still considered to be the work focus.

Johanneshov is surrounded by Årsta in the west, Hammarbyhöjden in the east, Enskede in the south and Södermalm in the north. Gullmarsplan is a typical 40th century area with a functionalist structure. Johanneshov is with Gullmarsplan, the Globe and the Slaughterhouse area, an important node for the southern suburbs as a place for communication, sports, entertainment and shopping.

Today Nynäsvägen divides the area into a western and an eastern part. The Gullmarsterminal which is the south's largest public transport node with buses, subways

and trams is now a complex structure with many different floors for different functions. The terminal is located as an island in the traffic structure with poor relations with the surrounding areas. Aesthetics leave us with much to be desired. Johanneshov is also very sparsely populated with houses standing freely in a lot of parkland with few urban qualities in which the car takes precedence.

The density and sustainability discussions we have had resulted in a position for the dense city. Therefore we read both both Jane Jacobs and Jan Gehl to get further guidance throughout the work.

## Sammanfattning

Detta examensarbete handlar om hur man kan förändra och förtäta närförorten Johanneshov i Stockholm. Utifrån Stockholms stadsbyggnadshistoria, Stockholms översiktsplan 2010, den rådande täthets- och hållbarhetsdebatten, litteraturstudier, samt en rad olika analyser av platsen leder detta tillslut fram till ett förslag på Johanneshovsområdet.

Målsättningarna har vi jobbat fram under arbetets gång och har resulterat i att vi vill förlänga innerstadsstråket och knyta samman Johanneshov med stadsdelarna runtomkring men också att skapa en välanvänd, mångsidig, urban stadsdel med människan i centrum och en tydlighet i stadsdelen.

En stor del av arbetet är ägnat att ge bakgrund till hur Stockholm har utvecklats rent historiskt för att försöka sätta framtiden i ett sammanhang men likaså informationen och analyserna av platsen har fått ta stor plats i arbetet. Men planförslaget är ändå att betrakta som arbetets tyngdpunkt.

Johanneshov är omgivet av Årsta i väster, Hammarby höjden i öster, Enskede i söder och Södermalm i norr. Gullmarplan är ett typiskt 40-tals område med "Hus i park" struktur. Johanneshov är med Gullmarsplan, Globenområdet och Slakthusområdet, en viktigt nod i södernärförorterna när det gäller kollektivtrafik, upplevelser, sport och shopping men också som matområde. Slakthusområdet faller dock utanför vårt arbetsområde.

Idag skär Nynäsvägen som en kraftig barriär igenom stadsdelen och delar upp området i en västlig och östlig del. Gullmarsterminalen som är söderorts största kollektivtrafiksnod med bussar, tunnelbana och tvärbana är idag en komplicerad apparat med många olika våningsplan för olika funktioner. Terminalen ligger som en ö i trafiksystemet med dåliga förbindelser med omgivande områden. Estetiken lämnar oss med mycket att önska. Johanneshov är också väldigt glest bebyggt med mycket parkmark och "hus i skog" med få urbana kvaliteter där bilen har företräde.

Täthets- och hållbarhetsdiskussionerna vi har fört har resulterat i ett ställningstagande för den täta staden. Inför analyserna (och förslaget) har vi därför studerat bl.a. Jane Jacobs och Jan Gehl. Vi har ansett dessa två ha goda och välgrundande synpunkter och strategier för en levande stad av tät struktur.

## Innehållsförteckning

Introduktion		Topografi	sid 60
Förord	sid 6	Karaktärer	sid 61
Mål	sid 6	Byggnaders användning	sid 62
Upplägg	sid 7	Verksamheter	sid 63
Utgångspunkter	sid 8	Trafikmängd	sid 64
		Kommunikationer	sid 65
Historia och framtid		Gullmarsterminalen	sid 66
Att sätta framtiden i ett sammanhang	sid 9	Upplevda element	sid 67
Historisk överblick		Johanneshov i siffror	sid 68
- Stockholms årsringar	sid 10	Södermalm i siffror	sid 69
Stockholm i framtiden		Jämförelse Närförort / Innerstad	sid 70
-Översiktsplan 2010	sid 22	Sammanfattning - Analyser	sid 71
Sammanfattning			
- Stockholms stadsbyggnadshistoria	sid 24	Förslag	
		Konkreta mål	sid 72
Hållbarhet		Befintlig struktur	sid 74
Röster om hållbart byggande	sid 26	Föreslagen struktur	sid 75
Diskussion om hållbarhetsbegreppet	sid 30	Kommunikationer och offentliga ytor	sid 78
Slutsatser av hållbarhetsdebatten	sid 33	Grönstruktur	sid 79
Generella mål	sid 34	Byggnaders användning	sid 80
		Grad av offentlighet	sid 81
Platsen			
Val av plats	sid 36	Val av fördjupade platser	
Omgivning	sid 37	Nynäsvägen	sid 82
Platsens historia	sid 38	Kvarter	sid 84
Miljöbilder - Från Götagatan		Gullmarsplan	sid 86
till Gullmarsplan	sid 44		
Johanneshov i Översiktsplanen	sid 46	Granskning	sid 88
Likheter mellan våra slutsatser och			
Stockholms ÖP	sid 48	Referenser	
Sammanfattning - Platsen	sid 49	Skriftliga källor	sid 93
		Elektroniska källor	sid 94
Analys			
Vad analysera och var börja?	sid 50		
Valet av författare	sid 51		
Empiri och subjektivitet	sid 55		
Noder i omgivningen	sid 56		
Vägar och offentliga ytor	sid 57		
Grönstruktur	sid 58		
Grad av offentlighet	sid 59		

## Förord



Det här examensarbetet är skrivet av landskapsarkitektstudenterna Hampus Ahlbom och Angelica Bierfeldt Liptak som avslutning på Landskapsarkitektprogrammet vid SLU Alnarp. Arbetet har pågått från hösten 2009 och avslutats under våren 2010. Arbetet har examinerats av Gunilla Lindholm och Tiina Sarap. Vi vill passa på att rikta ett tack till vår handledare Maria Kylin, landskapsarkitekt vid institutionen för Landskapsplanering. Vi har haft stor nytta av dina synpunkter och goda råd.

Vi har försökt göra ett examensarbete som ligger i tiden och fokuserar på vad i bedömt vara den närmaste framtidens problematik. Idéen till arbetet kommer av att vi uppfattar tydliga faser i Stockholms historia som alla utvecklat staden på olika sätt och enligt olika idéer. Staden är nu fullbyggd och står inför en ny era av stadsbyggnad. Vi vill med det här arbetet visa hur tidigare epoker sett ut, fundera över de diskussioner som speglar stadsbyggandet idag och göra ett förslag på en vald plats i Stockholms omnejd.

Hampus Ahlbom

Angelica Bierfeldt Liptak

## Mål

*Vi vill pröva hur nästa period av stadsexpansion i Stockholm kan komma att se ut.*

*Vi vill göra ett konkret förslag av en stadsdel i närförorten till Stockholm som tar hänsyn till de generella mål som vi genom arbetet formulerar.*

## Upplägg

Det här examensarbetet är uppdelat i åtta kapitel varav fem utgör kärnan. Kapitel nummer två kretsar kring Stockholms historik och syftar till att sätta dagens utvecklingen i ett sammanhang. Det tredje belyser hur utvecklingen idag diskuteras idag ur ett hållbarhetsperspektiv. Det fjärde är en presentation och beskrivning av platsen och det femte en analys därav.

Mot bakgrundsmaterialet och analyserna gör vi sen i det sjätte kapitlet ett förslag på hur vi anser att lösning skulle kunna se ut. Avslutningsvis gör vi en kritisk granskning av valet av bakgrundsmaterial, analyser och förslag.

Arbetets hållpunkter kan överblickas så här:

### Utgångspunkter

*(De grundläggande ställningstagen vi gör ang arbetets huvudriktning) +*

### Historisk inblick och framtida planer

*(Vi anser att morgondagens stadsbyggnad måste ses i ljuset av gårdagens. Överblicken syftar till att sätta området och dess utformning i en historisk kontext) +*

### Hållbarhetsdiskussion

*(bilden av hur framtidens hållbara stad ser ut är inte unison, vilka tankar och strategier uppfattar vi som lämpliga för den här uppgiften) =*

### Generella mål

*De generella målen blir resultatet av de första momenten och de kan ses som en första uppsättning mål (som gäller typen av område sett med hänsyn till dess generella*

*utformning och förhållande till innerstaden men utan hänsyn till platsens specifika egenskaper).*

### Specifik plats

*(För att formulera konkretare mål på en användbar detaljnivå krävs en specifik plats) +*

### Relevant del av Översiktsplanen

*(Vilka målsättningar i Översiktsplanen anser vi användbara för uppgiften och den specifika platsen) +*

### Analyser

*Konkreta analyser av platsen leder fram till de konkreta frågeställningarna som förslaget sedan ämnar bemöta.) =*

### Konkreta mål

*(Förslag på förändringar/kompletteringar i stadsbyggnaden som är specifikt knutna till den givna platsen)*

*Observera att vi betraktar de "värden" som ryms inom ovanstående kedja som en unik uppsättning åtgärder lämpliga för den här uppgiften. Det är vårt sätt att närma oss uppgiften och även om förfarandet kan tänkas vara en tillämpbar metod på andra områden eller uppgifter så skall slutsatserna betraktas som en produkt av författarna, de ställningstaganden de gjort samt de olika förutsättningar som råder här och nu.*

*Utgångspunkter +  
Historisk inblick och Framtida planer +  
Hållbarhetsdiskussion  
= Generella mål*

*Generella mål +  
Specifik plats +  
Platsen i Översiktsplanen +  
Analyser  
= Konkreta mål*

## Utgångspunkter

Avgränsningarna är den typ av beslut fattat för att begränsa arbetet. Vi har gjort två grundläggande ställningstaganden vilka vi vill presentera här.

- *Att staden växer.*

Vi anser att det inte finns någon anledning att tro någonting annat och betraktar det som en utgångspunkt. Staden kommer att växa och den ska få göra det.

Att utreda några andra typer av tillvägagångssätt som t.ex. att styra befolkningsökningen till mindre städer och därmed utforska vad en stad med en viss maxbefolkning skulle innebära hållbarhetsmässigt sett är inte aktuellt för oss. De historiska exempel som finns betraktar vi som mindre framgångsrika.

Det kan eventuellt finnas ytterligare andra teoretiskt möjliga scenarier än att utgå från att staden växer och vi menar att den diskussionen ligger allt för långt ifrån den stadsutvecklingstradition vi har haft i Sverige och antagligen ser framför oss de närmaste decennierna.

- *Att expansionen i huvudsak kommer att ske i de extensivt exploaterade närförorterna samt större externa centrum.*

Närförorterna är naturligtvis inte den enda arenan för framtida stadsutbyggnad. Förnyelsen längs Klarasjö i Stockholms cityområde är exempel på stadsutvecklingsprojekt i innerstaden. Men vi menar att närförorten kommer vara arena för nästa eras *typiska* form av stadsexpansion. På samma sätt som industriområden varit arena för förra periodens huvudsakliga expansion.

Begreppet närförort saknar vedertagen definition men brukar avse de stadsdelar som ligger närmast innerstaden men saknar direkt innerstadskaraktär. De skiljer sig också från ytterförorterna som i Stockholm i stor utsträckning ofta representeras av miljonprogramområden. Dessa ytterförorter har en betydligt större skala och tydliga lokala centrum, vanligen med tunnelbanan som nav.

## Att sätta framtiden i ett sammanhang

Som inledning till det här examensarbetet har vi valt att börja med att övergripande redogöra för Stockholms 750-åriga stadsbyggnadshistoria. Vi finner det meningsfullt att presentera historien för att vi uppfattar det ger en ökad förståelse för varför staden ser ut som den gör och att ingen typ eller karaktär är överordnad en annan.

Olika stadsdelar kan skilja sig mycket åt och det är sällan en slump att de anlagts som de gjort. Deras utformning är resultatet av sin tids trender, ideal, ekonomi och tekniska kapacitet. Dessa katalysatorer har alltid påverkat stadsplaneringen men på olika sätt. - Ska man bygga högt, lågt, rakt, organiskt, låta staden växa inåt eller utåt eller kanske inte alls?

Gemensamt har perioderna, med några undantag, att det hela tiden handlat om att möta behovet av den expanderande staden. Invånarna har av olika anledningar blivit fler och nya bostäder och/eller arbetsplatser måste tillkomma för att hantera tillväxten.

Ofta tampus olika epoker också med problem typiska för sin tid – hygien, infrastruktur, säkerhet, ljus, bränder, utrymme osv. Problemen har lett till motåtgärder som på ett eller annat sätt tagit sig uttryck i stadsplaneringen. Genom historien bildas snart ett lapptäcke av olika stadsbyggnadsstilar, eller ”årsringar” om man så vill.

Ett exempel på utvecklingen är hur det på 50, 60 och 70-talen reste sig förorter och externa centrum utanför stadskärnan. Det fanns plats och nya tekniska innovationer tillät längre och snabbare transporter. Satellitstaden, eller förortsstaden, var en naturlig lösning på bostadsbristen. Efter ett tag blev behovet av olika skäl mättat och den typen av byggande övergavs. En epok kom och gick.

De senaste decennierna har planeringen istället varit inriktad på att ta gamla industriområden i anspråk och bygga om dessa till bostäder, butiker och kontor. De områden som en gång låg lämpligt utanför staden har sakta införlivats och hamnat tacksamt centralt. Tiderna har förändrats och industriernas läge blivit opraktiskt – marken kan helt enkelt utnyttjas bättre.

Det här är bara två exempel på hur staden under två olika perioder expanderat. Behovet har varit detsamma men lösningarna olika.

Det bör poängteras att den här överblicken endst syftar till att kartlägga de mest typiska dragen. Alla perioder är full av undantag men vår poäng ligger i det typiska.

*Utgångspunkter +  
**Historisk inblick** och Framtida planer +  
Hållbarhetsdiskussion  
= Generella mål*

*Generella mål +  
Specifik plats +  
Platsen i Översiktsplanen +  
Analyser  
= Konkreta mål*



## Historisk överblick Stockholms årsringar

### Medeltiden

I runda tal har Sverige ungefär en 1000-årig stadsbyggnadshistoria bakom sig. Stockholm kan emellertid inte riktigt tillskriva sig fullt så lång historik. Före 1200-talet var staden inte mer än en försvarsanläggning, lämpligt placerad vid Mälarens inlopp. Anläggningens syfte var att under vikingatiden skydda och försvara de viktiga samhällena i och runtom Mälaren.<sup>1</sup>

Först 1250 finns de första beläggen för Stockholm som stad. Birger Jarl anses ha varit stadens grundare. Han ska också ha låtit bygga en första borg på Stadsholmen (Gamla stan), runt vilken den initiala bebyggelsen uppkommit.<sup>2</sup> Senare, under Magnus ladulås tid på 1270-talet, visar källorna att Stockholm var ett stadssamhälle som växte snabbt. Bebyggelsen bestod av borgen uppe på Stadsholmens högsta höjd med låga tvåvåningshus runtomkring. Utanför husen löpte en stadsmur som i sin tur omgavs av längsgående vägar. Bebyggelsen omfattade till ytan alltså ungefär det som idag ligger innanför Österlång- respektive Västerlånggatan.<sup>3</sup>

En medeltida stad var ofta planerad utefter något topografiskt element. Det kunde vara en höjd, en åsrygg, ett vattendrag eller en sluttning ner mot en strandlinje.<sup>4</sup> Gamla stans äldsta delar är byggda på en höjd, den

platå som utgör stadsholmens högst punkt. Den tidiga staden låg på platån och gränserna sattes naturligt av nivåskillnaderna mellan platån och de omkringliggande låglänta områdena. Skillnaden i höjd var under 1200-talet betydligt skarpare än vad det är idag.<sup>5</sup>

På 1300-talet började staden expandera utanför högplatån och bebyggelse började anläggas på de lägre ängarna utanför muren. En kombination av landhöjning och det avskräde man slängde i vattnet vid stranden gav med tiden mer tillgänglig landyta att bebygga.

De nya kvarteren utanför muren formades av tvärgränder som strålade från långgatorna ner mot kajen. På den här tiden slutade kvarteren direkt mot vattnet men förlängdes av långbryggor ut i vattnet.<sup>6</sup> Under slutet av medeltiden började också malmarna bebyggas, dock utan någon särskilt stadsmässig karaktär.<sup>7</sup> Det rörde sig främst om byar men till störst del bestod malmarna av åker- och betesmark till de många djur som kom med den växande staden.<sup>8</sup>

På 1350-talet kan man se hur stadens utformning började styras av tidiga regelverk. I Magnus Erikssons stadslag slogs t.ex. flera stadsbyggnadsbestämmelser fast. Bland annat skulle allmänningsgatorna "göras

- 1 Andersson 1998 s 25, historia.su.se 2009
- 2 Hall 2002 s 17- 22, Andersson 1998 s 25
- 3 Andersson 1998 s 25, Åström 1993 s 17
- 4 Sanell 2001 s 25

- 5 Hall 2002 s 26
- 6 Hall 2002 s 28
- 7 Åström 1993 s 17
- 8 Lundevall 2006 s 25

Rekonstruktionskarta över Stadsholmen (Gamla stan) vid medeltidens slut. I mitten 1200-talsstaden omgiven av det för Stockholm unika radiella grändsystemet som kom till under 1300- och 1400-talen



minst 8 alnar breda” och dropprum skulle lämnas mellan nybyggda hus. Trähus fick en maxhöjd medan stenhus saknade begränsning. De sistnämnda var mindre känsliga för bränder. Det utsågs även två tillsynsmän som skulle syna byggen se till att reglerna efterlevdes. Det låg på husägarens ansvar att se till att gatan framför huset hölls ren. Hygien var ett mycket stort problem i de medeltida städerna.<sup>9</sup>

I mitten på 1400-talet ska staden ha haft över 1000 hushåll och därmed mellan 5000-6000 invånare. Anledningen var den blomstrande handeln. Stockholms hade fått ett mycket tacksamt läge: Landhöjningen hade gjort Stockholms Ström till den enda in- och utfarten till Mälaren. På så sätt kunde man dra nytta av den tyska Hansans livliga handel med Mälarenregionen, som fortfarande var en rik jordbruksbygd.<sup>10</sup> Därtill var invånarna i Finland och Norrland tvungna att sälja sina varor över Stockholm vilket alltså ytterligare stärkte Stockholms roll som betydande handelscentrum.<sup>11</sup>

### Nya tiden

På 1500-talet när Gustav Vasa tagit makten har byggnationerna mest militära syften. Tiden präglas tydligt av de hårda unionskrigen. Borgen Tre Kronor, som den nu hette, och de omkringliggande försvarsverken renoverades och förbättrades.<sup>12</sup> Gamla Stan,

som nu var helt bebyggt, omgavs av en ny stadsmur.<sup>13</sup>

Stadsplanen såg i stora drag ut som den gjort på medeltiden med de äldsta, större kvarteren på platån innanför långgatorna och med smala gränder utanför långgatorna ner mot stranden och kajerna. Förändringarna låg mer i byggnadernas typ och material. Sedan tidig medeltid plågades Stockholm, precis som andra medeltida städer, av ständiga bränder. Ersättandet av trähus med stenhus hade uppmuntrats under medeltiden men tog fart på allvar först under 1570-talet. De som inte hade råd med stenhus på Stadsholmen kunde bygga trähus på malmarna.<sup>14</sup>

### Stormaktstiden

Stormaktstidens stadsbyggande däremot skiljde sig avsevärt från den kompakta, täta medeltidsstaden. Inspirationen under 1600-talet kom främst från Renässansen, som i sin tur hämtat tankar från Antiken.

Stadsplanerna påverkades även mycket av den utvecklade krigsföringen: Gatorna skulle vara raka, ligga i ett symmetriskt rutnät och gärna möta ett rigoröst försvarsverk vid stadens gräns. Något stort försvarsverk verkar inte ha planerats för Stockholms del men rutnätet nyttjades flitigt.

Till de påtagliga fysiska förändringarna kom också administrativa effektiviseringar och

9 Andersson 1998 s 28  
10 Åström 1993 s 16, historia.su.se 2009  
11 Åström 1993 s 16  
12 Andersson 1998 s 30

13 Hall 2002 s 28  
14 Lundevall 2006 s 16, s 27



1640-talet. Normalm och Östermalm är planerade enligt Generalplanen men delas upp av Brunkebergsåsen. Södermalm har ännu kvar den medeltida strukturen.





BILD: HALL: HUVUDSTAD I OMVÄNDNING s 84

Stockholm blev snart säte för en omfattande militärorganisation.<sup>15</sup>

Över lag byggdes det mycket i Sverige under stormaktstiden, 1600-talet blev något av stadsbyggandets århundrade.<sup>16</sup> När seklet inleddes hade Stockholm knappa 10 000 invånare men redan 1670 hade befolkningen ökat till drygt 50 000.<sup>17</sup> Den oorganiserade bebyggelse som fanns på malmarna revs och reglerades, dvs. ersattes med rutnät. Så skedde även med västra delen av Gamla stan efter den stora branden 1625.<sup>18</sup> Den täta medeltidsbebyggelsen med de smala gatorna var mycket känslig för bränder.

Staden började snabbt expandera ut över malmarna och redan 1610 fanns där fler hushåll än i Gamla stan.<sup>19</sup> Norrmalm, Östermalm, Södermalm och Kungsholmen bebyggdes men planerna blev ofta begränsade. Topografin blev ett stort problem på Norrmalm/Östermalm där den stora Brunkebergsåsen skar rakt igenom det planerade rutnätet. Lösningen fick bli ett rutnät, med olika vinkel, på vardera sidan.<sup>20</sup> Även på Södermalm var de topografiska förutsättningarna mycket svåra. Höjdskillnaderna var betydande och en stor sjö, Fatburen, begränsade rutnätets möjligheter.<sup>21</sup>

15 Andersson 1998 s 34 - 36, Åström 1993 s 23

16 Åström 1993 s 22

17 Hall 2002 s 58

18 Andersson 1998 s 35

19 Andersson 1998 s 33

20 Andersson 1998 s 36

21 Hall 2002 s 70-72

De stora gatorna Drottningsgatan och Regeringsgatan på Norrmalm respektive Östermalm men även Götgatan och Hornsgatan på Södermalm uppkommer under den här tiden.<sup>22</sup>

Regleringsplanen krävde att alla byggnader i den reglerade staden skulle bestå av sten. Hade man inte resurser att bygga ett hus av sten fick man helt sonika flytta till stadens utkant där trähus fortfarande var accepterade.<sup>23</sup> Tydlig i stormaktstidens planering var också hänsynen till kyrkornas placering och ambitionen att använda dem som riktmärken.<sup>24</sup>

Stockholm får i sann Renässansanda också flera nya torg bland vilka Södermalmstorg och dagens Gustav Adolfs torg kom att inta en särställning med särskilt anspråksfull bebyggelse. Runt 1650 betraktades regleringen som avslutad. Staden hade år 1685 vuxit till ca 60 000 invånare.<sup>25</sup>

Sveriges roll som stormakt genererade ett stort utbud av utländska influenser. Fransmannen Simon de la Vallée och tysken Nidodemus Tessin är exempel på två arkitekter som kom att betyda oerhört mycket för Stockholms arkitektoniska utveckling. Framgångsrika militära kampanjer hade också gett landet medlen att bekosta det kulturella uppsvinget. Nidodemus Tes-

22 Andersson 1998 s 36

23 Åström 1993 s 31

24 Andersson 1998 s 36

25 Andersson 1998 s 36 - 37

1660-talet. Södermalm och även Kungsholmens östra delar har försetts med rutnätstruktur



sin blir Stockholms första stadsarkitekt år 1671.<sup>26</sup>

Omdaningarna av 1600-talets Stockholm var utan tvekan mycket omfattande och kanske till och med traumatiska för gemene man som såg nästan hela sin gamla stad försvinna. Sveriges ledare var nog å andra sidan mycket nöjda över rikets huvudstad som nu var en vacker och praktfull stad att visa upp. En prakt motsvarade Sveriges framstående stormaktsroll i Europa.<sup>27</sup>

### Upplysningstiden

I början av 1700-talet i och med Karl XII:s militära nederlag förlorar Sverige sin roll i Europa som stormakt. Makten, inflytandet och resurserna minskar och flera ambitiösa förslag på Stockholms omgestaltung blir aldrig av. Snart drabbas staden också av pesten och en tredjedel av befolkningen dör. Till detta kom också missväxt och hungersnöd.<sup>28</sup> Flera byggnader, broar och kajer var under den här tiden i mycket dåligt skick. Eländet fortsatte då Stockholm 1723 drabbades av en mycket allvarlig brand som ödelade stora delar av Katarina.<sup>29</sup>

G J Adelcrantz var mannen som tagit över stadsarkitektämbetet efter Tessins son Nicodemus Tessin d.y. Hans arbeten kanske inte är lika iögonfallande som hans företrädares men hans verk kom ändå att forma staden påtagligt. Adelcrantz blev nämligen

arkitekten bakom 1725 års byggnadsordning. Syftena med förordningen var främst att främja skönhet och brandsäkerhet i Stockholm. Bl.a. så förbjöds trähus helt i Gamla stan, strandgator anlades och rutnätet fullföljdes. Under Adelcrantz tid fick stadsarkitekten en mycket stark position i stadsplaneringssammanhang.

I övrigt så präglas 1700-talet mest av monumentalbyggnader och ambitiösa reparationer som t.ex. Katarina kyrkas ny kupol, Jakobs nya torn osv. Ombyggnaden av slottet, som brunnit 1697, färdigställs också under det här seklet.<sup>30</sup>

Frihetstiden var ingen starkt lysande stjärna på stadsplaneringens himmel men är långt ifrån något totalt mörker. Gustav III lät sig inspireras mycket av finkulturen i Europa och tog från sina resor med sig ett intresse för konst och smak som spred sig i Sverige. Han lät bl.a. anlägga den påkostade *Haga-parken* helt enligt engelsk parkstil. Man försökte i landskapsparken att efterlikna, kanske till och med överglänsa, naturens egna verk. Här kunde stadsbon känna igen sig och njuta av det lantliga landskapet.<sup>31</sup>

Upplysningen och vetenskapens allt större influenser började också sätta vissa spår i staden: Några exempel är Vetenskapsakademins observatorium på Brunkebergsåsens krön och Serafimerlassarettet – landets första moderna sjukhus.<sup>32</sup>

26 Andersson 1998 s 37

27 Hall 2002 s 97

28 Andersson 1998 s 41, historia.su.se 2009

29 Andersson 1998 s 41

30 Andersson 1998 s 42-43

31 Lundevall 2006 s 49

32 Andersson 1998 s 44



Stockholm 1702. Bebyggelsen har brett ut sig framförallt på Södermalm och Norrmalm sen Stormaktstiden men under 1700-talet utvecklas staden långsamt (Kartan är roterad 90°)





BILD: LUNDEVALL, STOCKHOLM DEN PLANERADE STADEN s 56

I staden gick utvecklingen dock på det stora hela sakta. Stenstaden byggdes ut långsamt och bränder och sjukdomar var fortfarande ett stort problem. De tidiga fabrikerna och hantverkstäderna gick hårt åt den fattiga befolkningen som utnyttjades hårt. Det bottniska handelstvånget avskaffades efter många hundra år och all handel behövde därmed inte längre gå över Stockholm, något som innebar stora förluster i intäkter. En ytterligare orsak till stagnationen var Göteborgs framväxt.<sup>33</sup> 1700-talet hade flera viktiga ljuspunkter men kunde aldrig mäta sig med det blomstrande 1600-talet.

### 1800-talet och Industrialismen

Industrialismen kom sent till Sverige som nu var fattigt och eftersatt. En viss återhämtning hade visserligen skett under 1700-talet.<sup>34</sup> Några tidiga industrier började under andra hälften av 1700-talet dyka upp i Stockholm; bl.a. bryggerier, brännerier, glasbruk och en textilfabrik på Söder. Staden började återhämta sig och befolkningen låg 1780 på 75 000. Uppsvinget innebar ett visst nybyggande och en del reparationer. På malmarna dök flera malmgårdar (en slags trädgård för adel och borgarklass. Ibland med inslag av exotiska växter<sup>35</sup>) upp och bortom tullarna slott och gårdar.<sup>36</sup> Även den första halvan av 1800-talet karaktäriseras av ett måttligt byggande i Stockholm, ibland så lite som tiotalet hus

om året.<sup>37</sup> En anledning var den stagnerande folkmängden. Stockholm upplevde rentutav en befolkningsminskning under 1800-talets första årtionde och nådde först år 1856 mer än 100 000 invånare. De hus som byggdes var ofta mindre bostadshus. Ombyggnad och yttre förändringar av fasaderna var vanligare: T.ex. så bar flera av de 1800-talshus som revs under saneringarna i Klara egentligen på 1600- och 1700-talshistoria.<sup>38</sup>

Vid mitten av 1800-talet förändrades däremot situationen dramatiskt i och med industrialismens tekniska och ekonomiska utveckling.<sup>39</sup> Flera industrier började etablera sig i Stockholm och de kommande årtiondena kom att präglas av ännu fler etableringar. Härpå följde ett ökat byggande, mellan 1850 och 1870 byggdes ca 800 nya hus.<sup>40</sup> Stormaktstidens regleringar hade gett relativt goda grundförutsättningar för expansionen med gator breda och raka gator.

En del trädgårdar inrymdes i staden och miljön var generellt sett bättre på malmarna än i Gamla stan. Men hygien var på det stora hela fortfarande problematisk. Flera verksamheter, t.ex. garverier inne i stan, förde med sig föroreningar. Till detta kom den kraftigt undermåliga avfallshanteringen.<sup>41</sup>

33 Lundevall 2006 s 49  
 34 historia.su.se 2009  
 35 wikipedia.se 2009, ne.se 2009  
 36 Andersson 1998 s 44

37 Lundevall 2006 s 53, Andersson 1998 s 50  
 38 Andersson 1998 s 50  
 39 Åström 1993 s 38, Andersson 1998 s 52, Hall 2002 s 102, 104  
 40 Andersson 1998 s 52  
 41 Hall 2002 s 104

Ballongbild från 1868. Vy över Djurgården, Skeppsholmen och nedre Norrmalm. Stockholm börjar bli allt mer välordnat. Gasljus och vattenledningar i gatorna är bara några exempel på tidens teknologiska frukter



Industrialismen förde med sig ny teknologi vilken öppnade dörren för nya tekniska lösningar som avlopp och gasledning.<sup>42</sup> I Stockholm invigdes Klaragasverket 1853 och vattenverket vid Skanstull år 1861. De första avloppsledningarna drogs bara några år senare.<sup>43</sup>

En mycket viktig teknisk innovation var ångmaskinen och därmed järnvägen som snart började sätta spår inne i staden. Södra station färdigställdes år 1860 och Centralstation elva år senare, stadens då näst största byggnad. I samband med stationsbyggna flyttade järnvägen ut sin huvudverkstad till Liljeholmen där Stockholms första egentliga förstad växte fram.<sup>44</sup>

Järnvägsspårens dragning över Gamla stan och Riddarholmen hade vållat en het debatt i Stockholm då man menade att ett spår över Mälarens vatten skulle blockera aktiviteten i de centrala hamnarna. Alternativet var två perifert belägna ändstationer. Det centrala spåret var det som utfördes och man undvek därmed problematiken med perifera centralstationer som många andra europeiska städer dras med. Men samtidigt la man också grunden för den svårlösta trafikfråga som präglat Stockholm ända in på 2000-talet.

Det kanske mest kända exemplet på stadsplaner från 1800-talet är antagligen Albert

Lindhagens omfattande plan från 1866, känd som Lindhagensplan. Förslaget hanterade en reglering av malmarna där Lindhagen strävade efter att föra in luft och ljus i staden. Detta skulle man göra genom stora park- och esplanadsystem som förband stadens olika delar med varandra. Genom att anlägga parker kunde man också föra in en del av landets natur i stadsbebyggelsen. Men fokus låg primärt på rörelsen i staden.

Malmarnas bebyggelse kom att präglas mycket av 1874 års "Byggnadsstadga för Rikets städer" vilken Lindhagen var en drivande kraft bakom. Stadgan reglerade gatubredder, hushöjder mm. Regleringar som påtagligt kom att forma malmarnas utseende. Gaturummen blev mycket enhetliga och fasaderna kläddes med puts.<sup>45</sup>

Planmässigt sett var det rutnätet som dominerade men kryddades bitvis av kontinentala inslag som stora esplanader som sammanstrålade i stjärnplatser.<sup>46</sup> Lindhagens idéer hann aldrig genomföras helt men ett känt exempel är stjärnplatsen Karlaplan på Östermalm.<sup>47</sup> Esplanaderna syftade även till att skapa brandsäkra städer där de breda alléerna skulle agera brandgator.<sup>48</sup>

Under 1880-talets intensiva bebyggelse ökade Stockholms befolkning markant. På ett decennium steg invånarantalet från

45 Andersson 1998 s 54-55

46 Andersson 1998 s 54

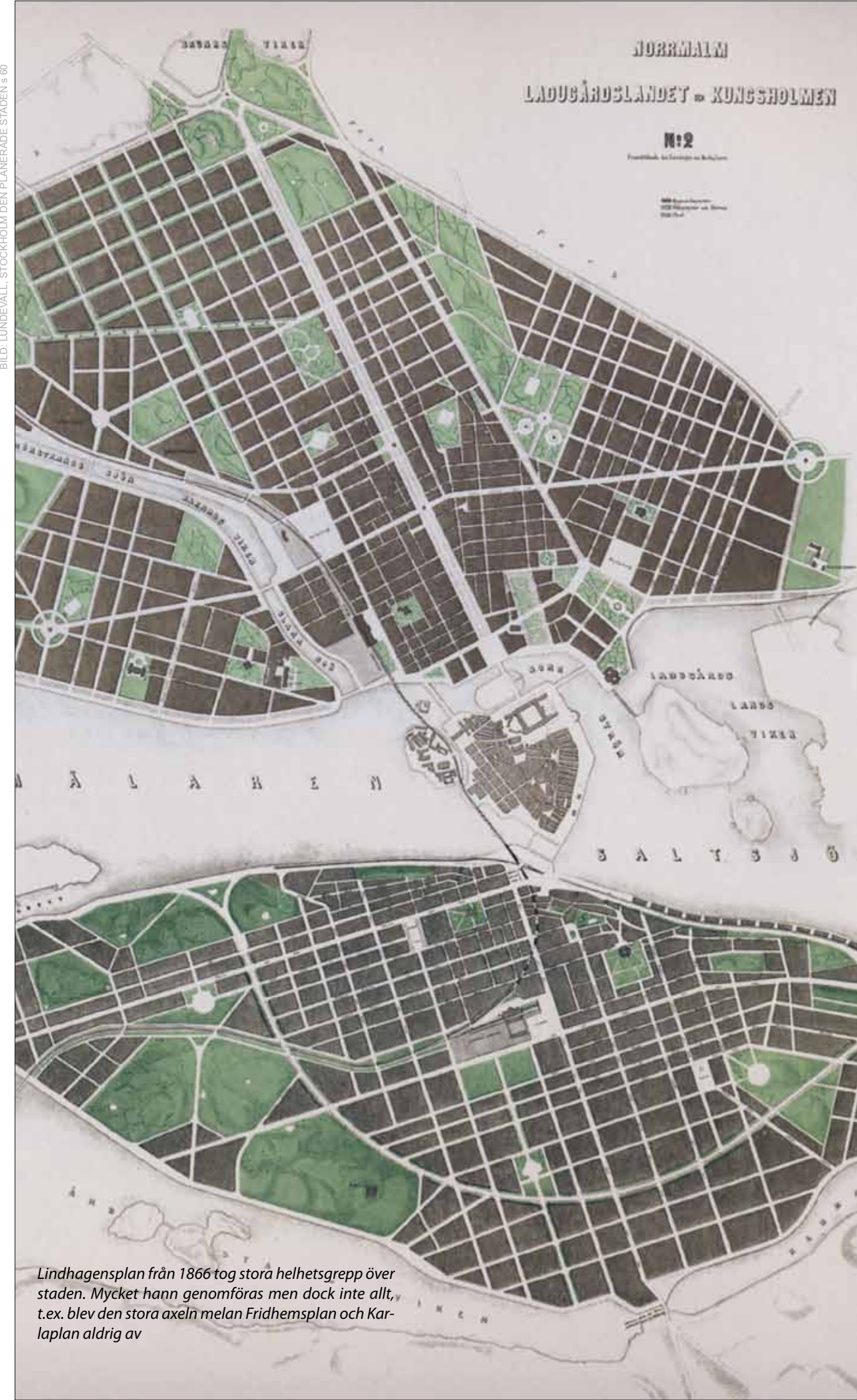
47 Hall 2002 s 122

48 Ahlberg 1998 s 36

42 Ahlberg 1998 s 38

43 Andersson 1998 s 53

44 Andersson 1998 s 53



Lindhagensplan från 1866 tog stora helhetsgrepp över staden. Mycket hann genomföras men dock inte allt, t.ex. blev den stora axeln mellan Fridhemsplan och Karlaplan aldrig av



168 000 till 250 000 vilket är den största procentuella ökningen någonsin i stadens historia.<sup>49</sup> Nedre Östermalm, längs Strandvägen, bebyggs under den här tiden och blir så småningom en social knutpunkt för samhällets förmögna elit.<sup>50</sup>

Men all nybyggnation skedde inte på malmarna. Majoriteten av stadens befolkning hade inte råd med de praktfulla hemmen längs strandvägen. Ellen Keys skrift *Skönhet i hemmen* bedyrade vikten av ett vackert hem. Om man bodde i ett vackert hem blev människan sannolikt också lyckligare menade hon. Tankegångarna vittnar om hur nya ideal drev på, framförallt, arbetarrörelsens önskemål om kvalitetsbostäder. Villan blir vid den här tiden en idealbostad.<sup>51</sup>

### Det tidiga 1900-talet

I början av 1900-talet har Stockholm ungefär 300 000 invånare och byggandet var intensivt.<sup>52</sup> Perioden inrymde också på en del mycket viktiga tekniska innovationer: Bilen började göra sitt intåg i stadsmiljön och elektriciteten ersatte på många ställen gasen. Spårvagnarna kunde utnyttja den nya energikällan med följden att de tidigare hästdragna varianterna försvann.<sup>53</sup> Spårvägnas förbättrade kapacitet gav möjlighet till expansion utanför tullarna. Idéen om det egna hemmet var redan född och med

influenser från England och Ebenezer Howards trädgårdsstadsideal tog villabebyggelsen ytterligare fart.<sup>54</sup>

Enskede, vars plan godkändes 1908, är det första exemplet på trädgårdsstad i Sverige och snart följde Äppelviken efter.<sup>55</sup> Trädgårdsstaden kombinerade stadens kvalitéer och naturens grönska menade man. Själva uppförandeformen var kanske det mest nydanande. Den stora målgruppen var den mindre kapitalstarka arbetarklassen. För att underlätta byggnationen av ett nytt hus, vilket man kunde bygga själv inom särskilda ramar, kunde upp till 80 procent av kostnaden lånas genom något som kallades "tomträttskassan". Kassan var bildad av staden som lånade ut pengar till nybyggare.

Resultatet blev en hastig bebyggelse, över 400 hus stod klara eller var under konstruktion, redan 1911. Tomträttsfenomenet gav staden stort inflytande över områdets utseende. Husens placering, storlek, färg osv. som på så sätt kunde kontrolleras av staden. Villorna blev den förhärskande byggnadsformen även om vissa parhus eller radhus också uppfördes.<sup>56</sup> Under 1900-talets första årtionde tredubblades befolkningen utanför tullarna i Stockholmsregionen.<sup>57</sup>

Utanför tullarna uppfördes inte bara vil-

49 Andersson 1998 s 57  
50 Eriksson 1990, s 15-16  
51 Eriksson 1990, s 30-31  
52 Lundevall 2006 s 83  
53 Andersson 1998 s 63

54 Andersson 1998 s 86  
55 Andersson 1998 s 89  
56 Andersson 1998 s 90  
57 Lundevall 2006 s 103

*Smedslätten stod färdigt 1925. Till en början inhyste flera av trevåningshusen kring det lokala torget butiker och hantverkare. Idag finns få av dem kvar.*



laområden utan också mer stadsmässiga förstäder som t.ex. Midsommarkransen och Aspudden. Här börjar nya planideal träda fram. Områdena hade mjukt böjda gator, respektfullt anpassade efter den befintliga terrängen.<sup>58</sup> Idealen kom ursprungligen från österrikaren Camillo Sittes som redan många år tidigare lyft fram medeltidsstaden som ett ideal. Svängda gator, korta perspektiv, terränganpassat gatunät och varierad småskalig bebyggelse var den nya tidens melodi.<sup>59</sup> De nya mer konstnärligt förankrade idealen hänger också samman med att stadsplaneringen i större utsträckning tog över av arkitekter istället för ingenjörer.<sup>60</sup>

I innerstaden kom de nya idéerna väl till pass när de handlade om att planlägga t.ex. Eriksbergsområdet som hade varit en alltför svår uppgift att infoga i Lindhagens strikta rutnät. 1908 fastställdes planen för Eriksberg med de nya idealen skickligt infogade i den befintliga terrängen.<sup>61</sup> Lärkstaden, Röda bergen, Diplomatstaden och Helgalunden är andra något senare exempel inspirerade av samma ideal. Man betraktade vanligen utmaningen med topografiskt knepiga förhållanden som fördelar. En ytterligare karaktäristiskt kännetecken för epoken var att utgångspunkten var kvarteret – inte det enskilda huset.<sup>62</sup>

58 Andersson 1998 s 94, Lundevall 2006 s 89

59 Ahlberg 1998 s 43, Ahlberger 2003 s 88

60 Eriksson 1990, s 38

61 Andersson 1998 s 85, s 97

62 Lundevall 2006 s 89

Under slutet av 1910-talet byggdes ytterst lite. Verkningarna av kriget märktes i hela Europa. Under 1920-talet kom byggandet åter igång efter 10-talets svacka. 20-talsklassicismen hämtade sin inspiration ifrån antiken men även 1700- och 1800-talens nyantik. Under perioden rådde en stark högkonjunktur som följde på krigets ekonomiska nedgång. Byggandet tog fart kraftigt igen och över 1 000 nya hus uppfördes på malmarna under decenniet. Flera typiska monumentalbyggnader tillkom under den här perioden som t.ex. Konserthuset och P.U.B. vid Hötorget, rummet kring Observatorielunden, Handelshögskolan och Stadsbiblioteket.<sup>63</sup> Det sista ritat av den kände arkitekten Gunnar Asplund som också står bakom Skogskyrkogården.

Röda bergen och Atlasområdet som också tillkom under 20-talet är intressanta. De skiljer sig delvis åt med karaktäriseras av stora kvarter med rymliga innergårdar. I Röda bergen är de flesta gårdarna öppna åt något håll. Planerna var framtagna redan under 1910-talet, men hade inte kunnat genomföras på grund av kriget.<sup>64</sup> Gårdarna fick under den här perioden ett mycket större fokus. I och med öppenheten bildades större sammanhängande grönytor i stadsrummet. Stängsel och gårdshus förekom inte, gårdarna var helt gemensamma. Man lade också energi på gårdsfasaderna vilket inte var speciellt vanligt tidigare.<sup>65</sup> Flera av

63 Andersson 1998 s 103

64 Andersson 1998 s 109

65 Andersson 1998 s 111



På 1910- och 1920-talen bröt man mot det numera så dominerande rätvinkliga idealet. Områden som utelämnats i Lindhagens plan kunde ofta lämpa sig väl för de nya idéerna





BILD: ANDERSSON, STOCKHOLMS ÅRSRINGAR s 132

Den funktionalistiska planen präglades av luft, ljus och grönska. Här Gärdet och Tessinparken

husen i Atlasområdet fick planterade förgårdar och valvportiker.<sup>66</sup> I och med 20-talet slut upphör en era av typisk kvartersstadsplanering, skillnader i stilar och ideal har skapat olikheter men ingen så tydlig som kontrasten gentemot nästa epok.

### Funktionalismen

Ofta är övergångar mellan olika perioder flytande och årtal brukar vara ungefärliga men vad gäller funktionalismen kan man nästan våga sig på ett specifikt datum. Den 16:e maj 1930 öppnade Stockholmsutställningen på Djurgården i Stockholm. Här visades den nya tidens ideal upp med inspiration främst från Tyskland. Funktionalismen berörde flera områden men inom arkitekturen målades de nya idealen upp i form av släta fasader, platta tak, nya material och stora fönster som skulle släppa in mycket ljus.<sup>67</sup> Nyckelorden var just sol, luft och ljus.

Genom att bygga fristående lamellhus istället för slutna kvarter kunde man släppa in sol och ljus mellan husen. Eftersom inga fasader skuggade varandra fick alla lägenheter lika mycket ljus. Samtidigt släppte man också in grönskan i kvarteren, principen kom att kallas hus i park.<sup>68</sup> Det första funkisområdet i Stockholm är Eriksdalsområdet på söder vars plan var fastställd redan 1929. Härnäst planerades det kanske mer kända Gärdet. Andra områden i funkisanda i Stockholm som planerades och bebygg-

des under 30-talet var Fredhäll, Kristineberg och Lilla Essingen.<sup>69</sup>

Funkishusen uppfördes under 30-talet primärt i två olika former, smalhus eller tjockhus. Smalhusen, som ofta var under tio meter breda, hade fördelen att de tillät genomgående lägenheter vilket skapade ljusa lägenheter. Det var däremot inte kostnadseffektivt med hiss till så få lägenheter per trappuppgång, vilket begränsade smalhusen till tre våningar. Tjockhuset däremot med sina 15 meter hade fler lägenheter per uppgång och tillät således fler våningsplan då hiss blev motiverat. De hade däremot nackdelen att lägenheterna bara fick ljus från ett håll vilket gjorde dem ljusfattigare. Resultatet blev i princip att tjockhus restes i innerstan och smalhus i områdena utanför.<sup>70</sup>

Den tidiga funktionalismens strävande efter en stad där livsvillkoren var lika goda för alla mötte kritik på 40-talet. De goda intentionerna hade skapat monotona och schematiska miljöer menade man. De nya idealen, i sann folkhemsanda, förespråkade rumsbildande och skyddande gårdar. De grundläggande idéerna om ljus och luftighet var i högsta grad fortfarande aktuella men hade nu utökats med nya folkliga och demokratiska ideal.<sup>71</sup>

Reaktionerna ledde till att nya hustyper

66 Andersson 1998 s 118  
67 Andersson 1998 s 121  
68 Andersson 1998 s 122

69 Andersson 1998 s 124  
70 Andersson 1998 s 124-126  
71 Caldenby 1998 s 115



började dyka upp samtidigt som funkisen mjukades upp en del. Stjärnhuset var ett utvecklat lamellhus i tre våningar där tre huskroppar mötte varandra i vinkel och skapade en intimare närmiljö, helt i enlighet med de nya idealen. Stjärnhus dök upp i Gröndal, ett område som också fick provsmaka de nya terrasshusen. På Danviksklippan och på Reimersholme sköt punkthus upp, en hustyp som lämpade sig mycket väl för att accentuera ett redan tydligt landskap men även lokalt centrum.<sup>72</sup>

Grannskapstankarna kom också väl till pass när Stockholm år 1941 fattade beslut om tunnelbanans byggande. Man föreställde sig hur lokala centra kunde byggas längs tunnelbanans sträckning med stationen i centrum. Stadsdelarna skulle ha en befolkning på 10 000 – 15 000 invånare vilket skulle ge överblick och öka känslan av samhörighet för invånarna vilket skulle gynna demokratin. Kring tunnelbanans station skulle service koncentreras med bostäder runt om. Längre från det lokala centrumet skulle bebyggelsen gradvis glesas ut. Idéerna kom så småningom att realiseras, om än i större omfattning, i form av ABC-staden.<sup>73</sup> I Råcksta, som byggdes under det tidiga 50-talet, dök för första gången tankar om trafikseparering upp. Trafikmatning utifrån och bilfria innermiljöer var en tydlig effekt av medvetenhet om farorna med bilen. Det byggdes även flera radhus i Råcksta, en bostadstyp som visserligen prövats tidigare

72 Andersson 1998 s 156, Caldenby 1998 s 116

73 Andersson 1998 s 153-155

men inte vunnit något större gehör förrän nu.<sup>74</sup>

### Modernismen

Grannskap, samhörighet, lokalt centrum, nya hustyper och trafikseparering är allihop beståndsdelar av den nydanande ABC-staden. Tanken om arbete, bostad och centrum i ett hade odlats sen 40-talet men först under 50-talet realiserades idén. Vällingby är det mest kända exemplet, här har ett centrum skapats kring en kommunikationspunkt, tunnelbanestationen. Runt omkring centrum ligger bostäder i form av höga punkthus, som också agerar landmärken för centrum. Vidare längre ut fortsätter bostäderna men hela tiden i glesare tappning t.ex. i form av lamellhus och sedan radhus.<sup>75</sup>

De tidigare decennierna på 1900-talet hade för Sverige inneburit en förbättrad ekonomi med ett uppsving för framförallt industrin, men bristen på arbetskraft var stor. Folk hade flyttat in till städerna från landsbygden men också från utlandet. Den ökade folkmängden ledde till ett ökat behov av bostäder. Trots funktionalismens goda ambitioner släpade bostadstillgången efter nnu på 50-talet.<sup>76</sup>

För att lösa problemet krävdes krafttag. En miljon bostäder skulle byggas i landet mellan 1965 och 1974. För att inte belasta ekonomin var det önskvärt att inte ta för mycket

74 Andersson 1998 169

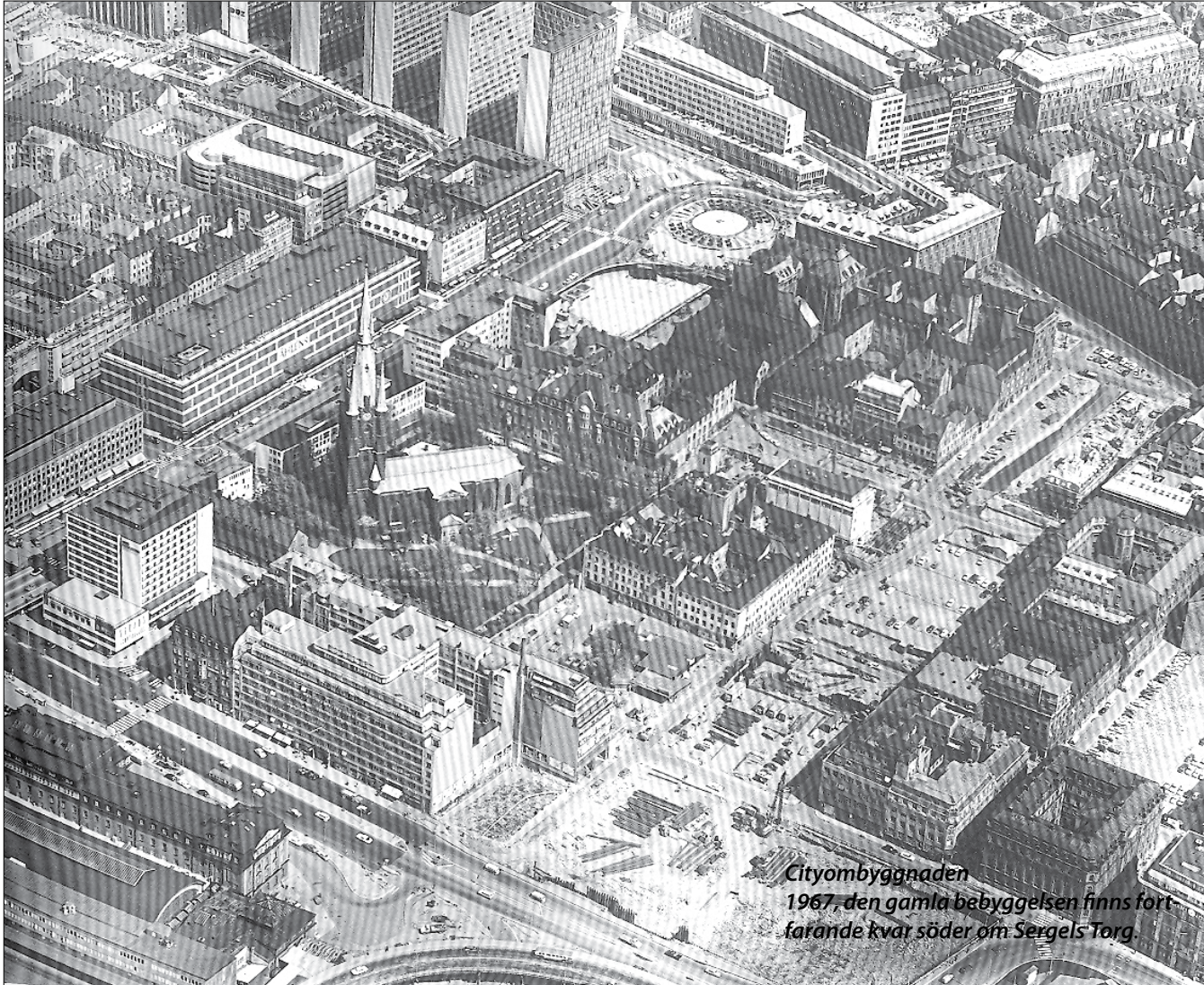
75 Caldenby 1998 s 138

76 Caldenby 1998 s 143



Avsaknaden av variation och detaljrikedom var en del av priset man betalade för miljonprogrammets kvantitet och effektivitet. Här skivhus i Bredäng. Inspiration från (väst)Berlin





Cityombyggnaden  
1967, den gamla bebyggelsen finns fortfarande kvar söder om Sergels Torg.

BILD: HALL, HUVUDSTAD I OMVANDLING s 167



1979, omvandlingen är slutförd. Bilden tagen från söder med Gustav Adolfs Torg och operan i nedre högra hörnet.

BILD: HALL, HUVUDSTAD I OMVANDLING s 210

arbetskraft från industrin. Detta ledde till en hög grad av mekanisering och systematisering under det som kom att kallas "de stora programmens tid".<sup>77</sup>

Men marktillgången började bli ett problem. När Farsta invigdes 1960 var det efter Vällingby och Högdalen den tredje stora stadsdelsgruppen. I sydväst hade planerna på Skärholmen just påbörjats. Behovet av bostäder fortfarande var fortfarande stort och de tillgängliga ytorna allt mer knappa. Lösningen kom med den skraddarsydd Lex Bollmora då Allmännyttan tilläts bygga utanför den egna kommunen. I Stockholm uppfördes de närmaste 15 åren ca 30 000 lägenheter utanför den egna kommunen.<sup>78</sup>

Andra exempel i Stockholm med den mer välkända storskaligheten är Tensta, Rinkeby, Botkyrka och Hallunda. Områdena präglas av produktionsanpassade stadsplaner, trafiksepareringen och vida grönytor. Trafiksepareringen är typisk med matargator, bostadsgator och angoringsgator. Bilarna samlas upp på stora parkeringsplatser varifrån man går till fots. Grönytorna är ofta stora, vanligen tidigare åkermark eller svårbebyggda bergknallar. Gårdsmiljöerna är ofta stereotyp och schematiskt planerade omgivna av likadana huskroppar.<sup>79</sup>

Omvandlingen i städernas centrala delar präglades av olika tankegångar, bl.a. de-

taljhandelns strukturrationalisering, ökad biltrafik och kontorisering.<sup>80</sup> Saneringarna inne i staden pågick med kvartersstora rivningar, bl.a. vid Rosenlund på Söder. Intensivast och mest omfattande var ändå rivningarna i City. Enligt City 67, en av flera cityplaner som tillkommit under åren, skulle rivningarna fortsätta i oförminskad takt. Planer fanns också på en tunnelgatsled som skulle föras på broar över Drottninggatan och Sveavägen. Leden skulle kantas av höghus.<sup>81</sup>

Kritiken blev på många håll tidig och hård. Tidningskrönikörerna förespråkade rivning och debatten skärptes ytterligare av rapporter som Fallet Rosengård, Rapport Tensta m.fl. Ofärdiga miljöer, monoton arkitektur, social isolering, politisk och kulturell passivitet var återkommande kritik. Invigningen av Skärholmen 1968 möttes av särskilt hård kritik.<sup>82</sup>

Rivningarna i City fortsatte men 1971 inträffade en dramatisk vändpunkt då almarna i Kungsträdgården skulle sågas ner för att ge plats åt en planerad tunnelbaneuppgång. Stockholmsmarna reagerade kraftigt mot detta och tog strid mot polis och planerare för att stoppa ousagningen. Det hela slutade med att almarna fick stå kvar och uppgången till Kungsträdgårdens tunnelbanestation fick förläggas utanför parken. Efter Almstri-

80 Caldenby 1998 s 150

81 Andersson 1998 s 185

82 Andersson 1998 s 184 - 185, Caldenby 1998 s 148, s 195

77 Caldenby 1998 s 144

78 Andersson 1998 s 181

79 Caldenby 1998 s 148



den saktade rivningarna av och varsamheten om äldre bebyggelse ökade.<sup>83</sup>

Bebyggandet utanför staden fortsatte och man hade i viss mån tagit till sig av kritiken. När Norra Järva utformades gjordes större ansträngningar för att bryta monotoni och torftighet. Akalla och Husby men framförallt Kista är exempel på mer ambitiöst utformade miljonprogramområden. För att förenkla samordningen reducerades antalet byggföretag, hustyper och färger varierades, samordningen koordinerades bättre osv. I Kista dök också en del av den tidiga funktionalismens typiska byggnader upp igen, häribland stjärnhus och terrasshus. Själva planen är också uppbyggd med en grannskapsstruktur med gårdar av lägre bebyggelse längre ut och högre närmare centrum. I Kista återfinns samtidigt de typiska miljonprogramkvalitéerna som trafikseparering, parkeringar i utkanten och egen tunnelbanestation.<sup>84</sup>

### Samtiden

Det tidiga 80-talet är en period som präglas av ett begränsat byggande. 70-talets oljekris, sämre ekonomi och energikris är några av de faktorer som dämpade byggandet under 80-talet. Till detta kom också att innerstan i princip var fullbyggd. Under perioden ökade också hyrorna kraftigt i innerstan.<sup>85</sup>

1987 stod den sista tunnelbaneförorten klar. Skarpnäck byggdes på ett öppet fält stort som Gamla stan och är utformat en-

83 Andersson 1998 s 186  
84 Andersson 1998 s 201-203  
85 Andersson 1998 s 205

ligt ett rutnätsmönster. Den ökande utrymmesstandarden i Stockholm ledde till att exploateringen ökade med varje nytt område som byggdes. Antingen kunde man hantera detta genom att bygga högt och glest eller lågt och tätt. Det förstnämnda hade lett till storskaliga och hårt kritiserade miljöer medan den sistnämnda lösningen var ett närmande mot den klassiska kvarterstaden. Skarpnäck fick en småskalig och varierad bebyggelse med stora gårdar, allt sammanknutet av det återkommande röda teglet.<sup>86</sup>

Innerstaden var i slutet av 1900-talet i det närmaste fullbyggd och förortsbyggandet ett avslutat kapitel. Under 90-talet fortsatte det koncept som påbörjats under 80-talet med att göra stad av gamla hamn- och industriområden. Under seklets sista decennium lades planen för Hammarby fram. Området låg tacksamt nära staden och vattnet skapade attraktiva förutsättningar. Bebyggelsen på söders sida har inspirerats från 30-talets Norr Mälarstrand med U-formade gårdar som möter kvarterstaden i ryggen och samtidigt öppnar upp sig mot vattenrummet. Utformningen har även fått funktisinspirerade detaljer för att ytterligare stärka bandet. Till skillnad från Norr Mälarstrand blev kajen bilfri.<sup>87</sup> Hammarby sjöstad fick också ett tydligt fokus på kretsloppsanpassning. Strävan var att på flera punkter halvera miljöpåverkan. Kollektivtrafiken, tvärbanan, är också ett steg i ansträngningarna att minimera miljöbelastningen.<sup>88</sup>

86 Andersson 1998 s 221-222  
87 Andersson 1998 s 233-235  
88 Andersson 1998 s 239



Hammarbysjöstad är typiskt för den senaste periodens stadsbyggande. Genom att ta gamla industriområden i anspråk kunde man bygga nya områden i relativt innerstadsnära lägen

## Stockholm i framtiden Översiktsplan 2010

Den kommande översiktsplanen för Stockholm har sin utgångspunkt i Stockholms stads vision för Stockholms tillväxt och hållbar utveckling, *Vision 2030- Ett Stockholm i världsklass*.<sup>89</sup> Denna togs fram mellan 2006-2007 lett av Stadsledningskontoret<sup>90</sup> i samarbete och dialog inom staden och mellan företrädare för näringslivet, utbildningsväsendet, andra myndigheter m.fl. Även rapporten *Tätare Stockholm- analysera av förtätningspotentialen i den inre storstadsregionens kärnor och tyngdpunkter* har legat som underlag till den nya översiktsplanen.

I visionen introduceras tre huvudfrågor som ska visa hur det ska vara att bo, verka och besöka Stockholm år 2030. Dessa är att staden ska vara mångsidig och upplevelserik med ett brett utbud av arbete, utbildningar, service, nöjen och kultur som även lockar internationella besökare. Det unika med Stockholm som t.ex. närheten till natur och vatten ska tas tillvara och göra att besökare från hela världen vill besöka staden. Stockholm ska år 2030 vara den innovativa och växande staden i Mälarregionen. Här ska finnas ett näringsliv i världsklass med kunskapsbaserade verksamheter, hög innovationskraft och en unik samverkan med utbildning och forskning som kan konkurrera på den globala marknaden. Den sista huvudfrågan är att Stockholm ska vara medborgarnas Stockholm, en trygg region med obegränsade möjligheter för människor att

resa, bo och mötas. Men också med en högklassig samhällsservice där stockholmarna har en exklusiv möjlighet att välja mellan olika skolor och vård- och omsorgsgivare.<sup>91</sup>

Utifrån dessa frågor började man arbetet med den nya översiktsplanen i januari 2008. Översiktsplanen är till för att ge vägledning till kommunen om markanvändningen men även för att se hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Riksintressena och dess tillgodoseende ska också redovisas i kommunens översiktsplan. Översiktsplanen är dock inte bindande för myndigheter och enskilda personer men är bra som ett strategidokument för att komma överens om i vilken generell riktning staden ska utvecklas i.<sup>92</sup>

Det mest uppseendeväckande i Stockholms kommande översiktsplan är att man väljer att bygga ihop mellanrummen i närförorterna och i större utsträckning exploatera grönområdena. Detta skiljer sig markant från översiktsplanen 99 där man inte fick ta någon ny mark i anspråk för att bygga, och all oexploaterad mark benämndes "Stockholms gröonstruktur". Detta väcker många frågor om hur grönområdena ska hantteras.<sup>93</sup>

Översiktsplanen har fyra stadsbyggnadsstrategier. Den första innebär en levande stadsmiljö i hela Stockholm, där man vill utveckla och förvalta den existerande staden

Utgångspunkter +  
Historisk inblick och **Framtida planer** +  
Hållbarhetsdiskussion  
= Generella mål

Generella mål +  
Specifik plats +  
Platsen i Översiktsplanen +  
Analyser  
= Konkreta mål

89 Arkitekten, mars 2009, sid 48

90 En av två förvaltningar inom kommunstyrelsen. Stadsledningskontoret styr, följer upp och utvecklar stadens ekonomi och verksamhet samt ansvarar för att de politiska besluten genomförs.

91 [www.stockholm.se](http://www.stockholm.se), 2009

92 [www.stockholm.se](http://www.stockholm.se), 2009

93 Arkitekten, mars 2009, sid 47



och främja blandad stad, öka och variera utbudet av bostäder och sträva högt när det gäller den offentliga miljön. Den andra strategin är att skapa förstärkta samband i staden och regionen, att bygga ihop mellanrummen. Detta ska göras genom ny bebyggelse och parkstråk som ska länka ihop förorter både till den centrala staden och med varandra genom sammanhängande stadsmiljöer. Att stärka infrastrukturen, cykel- och gångbanor samt tvärförbindelser är nödvändiga åtgärder för att nå upp till målet.

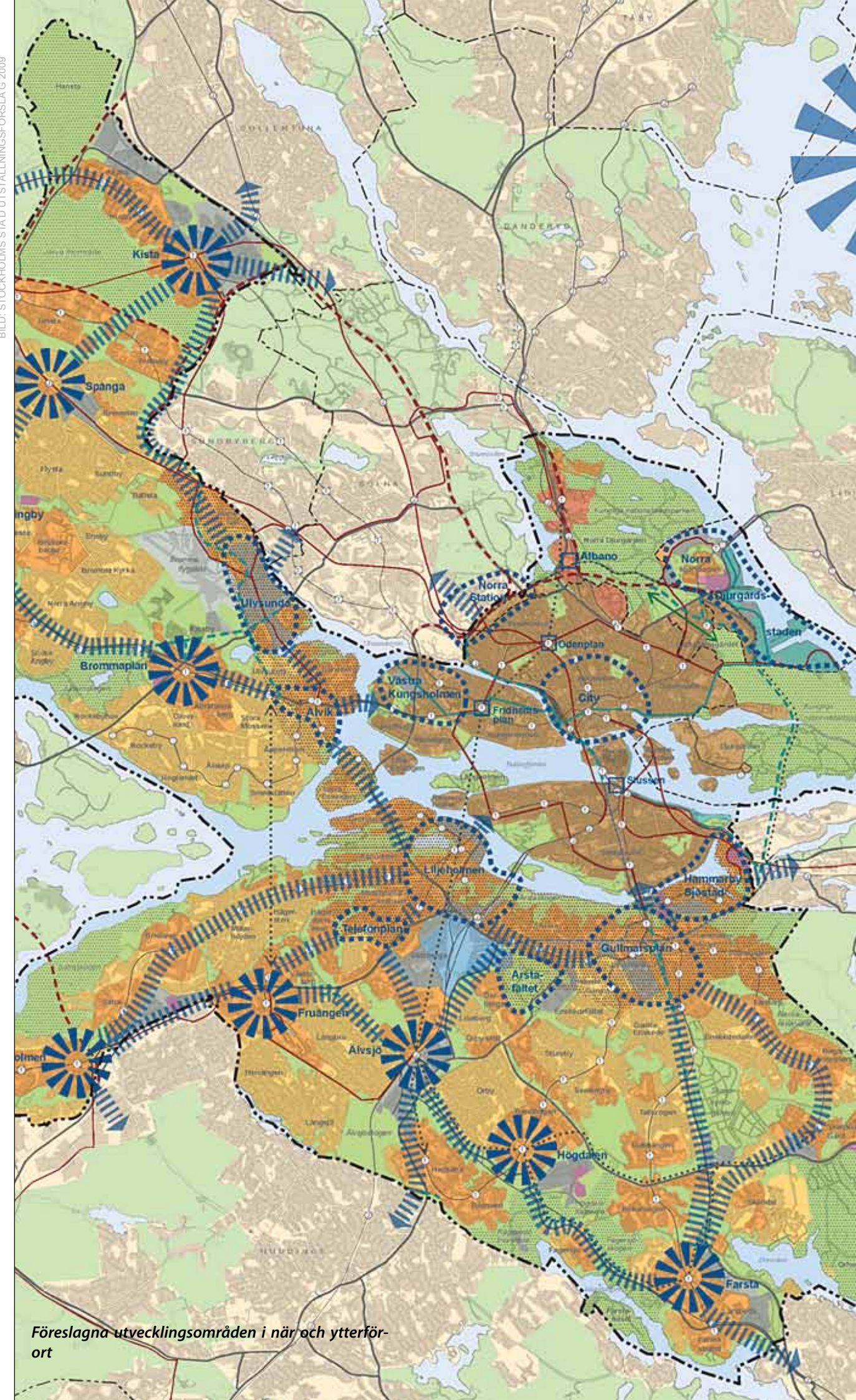
Den tredje strategin är att åstadkomma attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter, där nya center utvecklas i ytterstaden och där en bättre balans mellan inner- och ytterstaden skapas genom täta stadsmiljöer med en mix av boende, parker, verksamheter och service. Allt detta bygger på bra kommunikationer. Den sista strategin innebär en förstärkning av den centrala staden genom en fortsatt utveckling av city och stadsutveckling i närförorter och det halvcentrala bandet genom förtätning. Gång- och cykeltrafik ska förbättras och barriäreffekterna av spår och infartsvägar ska reduceras.<sup>94</sup>

Stadsbyggnadskontoret pekar ut nio fokusområden och planeringsinriktningarna som översiktsplanen ska hantera:  
*Stockholm som staden på vattnet. Ett starkt näringsliv och utbildningssystem. En socialt sammanhållen och levande stad. Idrott, rekreation och attraktiva grönområden. Ett modernt transportsystem och hållbart resande*

*Bostadsförsörjning i en växande stad. Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem. En stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden. Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad*<sup>95</sup>

I översiktsplanen har man pekat ut strategiska områden, tyngdpunkter, stadsutvecklingsområden och trafikinfrastrukturer. Dessa har man redovisat på en plankarta och man har även beskrivit alla dessa områden skriftligt i översiktsplanen. Stadsutvecklingsområdena är City i Stockholm, Norra Djurgårdsstaden, Norra Station, Västra Kungsholmen, Liljeholmen, Telefonplan, Årstafältet, Gullmarsplan och Hammarby Sjöstad. Tyngdpunkterna som är placerade utanför Stockholms centrala utbredning är Kista, Spånga, Vällingby, Brommaplan, Skärholmen, Fruängen, Älvsjö Högdalen & Farsta.

Stockholms ÖP 2010 är exempel på hur man från ansvarigt planeringshåll föreställer sig Stockholm i framtiden. Det handlar om att skapa förbindelser, bygga mer bostäder, mer offentliga ytor och främja aktivitet och verksamheter i närförorten. Allt detta ska enligt planen ta plats i en redan befintlig struktur vilket ofrånkomligen betyder att staden i framtiden kommer att växa sig tätare.



Föreslagna utvecklingsområden i när och ytterförort



# Sammanfattning

## Stockholms stadsbyggnadshistoria

### Medeltiden



BILD: HALL, HUVUDSTAD I OMVÄNDLING s 31

ca 1250-1500

**Främsta drivkraft:**  
Befolkningstillväxt och handel

**Bakgrund:**  
Stadsholmens tacksamma läge lämpade sig utmärkt för en lättförsvard försvarsanläggning som kunde skydda inloppet till Mälaren. När Mälaronrådets inflytande minskade under tidig medeltid började istället Stockholms växa.

**Utformning:**  
Försvarsanläggningen började snart omges av hus. Innersta delen av Stadsholmen, närmast borgen, som låg uppe på en hög-platå bestod av stora oregelbundna kvarter.

När staden växte ytterligare bebyggde man de låglänta ytorna nedanför höjden. De nya kvarteren var smala och löpte från långgatorna ut mot vattnet. Trä var det förhärskande byggnadsmaterialet, ett lättillgängligt material men riskabelt vid bränder.

**Typisk struktur:**  
Expansion på jungfrulig mark, spontant utformad struktur, tät och låg bebyggelse

### Nya Tiden



BILD: HALL, HUVUDSTAD I OMVÄNDLING s 44

ca 1500-1600

**Främsta drivkraft:**  
Befolkningstillväxt och lugna tider

**Bakgrund:**  
När Gustav Vasa tagit makten åtnjuter Sverige flera år av relativt lugn. Efter medeltidens expansion på Stadsholmen fanns begränsat med plats kvar och malmarna börjar bebyggas. Stadens struktur är fortfarande medeltida. Hygien och bränder utgör stora problem.

**Utformning:**  
Nybyggnationen följer ingen övergripande plan däremot förändras byggnadsmaterialen. Trähusen på Stadsholmen sakta började ersättas med byggnader av sten. Invånare som inte har råd att resa stenhus flyttar ut på malmarna där trähus fortfarande är tillåtna, de nya husen uppkommer främst längs infartsvägarna.

**Typisk struktur:**  
Fortsatt expansion på jungfrulig mark (malmarna), spontant utformad struktur, tät och låg bebyggelse, sten ersätter trä i stadskärnan

### Stormaktstiden



BILD: HALL, HUVUDSTAD I OMVÄNDLING s 83

ca 1600-1700

**Främsta drivkraft:**  
Militär styrka och starkt svenskt inflytande internationellt, huvudstadsambitioner och stor befolkningstillväxt

**Bakgrund:**  
Militära framgångar och ekonomisk tillväxt gynnar stadens framväxt. Staten är pådrivande i ambitionen att göra Stockholm till en huvudstad som anstår en stormakt. Flera ämbetsverk, barockpalats och byggnader med militär anknytning dyker upp. Renässansens ideal präglar planidéerna. Syftena är representativitet, brandsäkerhet, ökad framkomlighet samt plats för nya byggnader.

**Utformning:**  
Enligt idéerna om en överordnad, rätvinkligt rutnät genomförs s.k. regleringar. En stor del av Stadsholmen (Gamla Stan) förses med rutnät efter en omfattande brand men också den oorganiserade bebyggelsen på malmarna regleras. Sten är fortfarande det föredragna materialet.

**Typisk struktur:**  
Kraftig expansion utåt, rutnätstruktur, den medeltida formen ersätts (regleras) där möjligt

### Upplysningstiden



BILD: ANDERSSON, STOCKHOLMS ÅRSR s 47

ca 1700-1800

**Främsta drivkraft:**  
Ekonomisk tillbakagång, ökat internationellt inflytande inom svensk kultur

**Bakgrund:**  
Stormaktstiden är över, landet drabbas av allvarlig svält, ekonomin är svag och pesten utplånar stora delar av befolkningen. I Europa växer andra kulturer sig starka. Gustav III inspireras mycket av Europa vilket avspeglas i Stockholms finkultur. I slutet av perioden dyker de första primitiva industrierna upp i staden.

**Utformning:**  
Blygsam expansion. Litet antal nya stenhus. Resurserna används främst till viktiga restaureringar eller uppförande av monumentalbyggnader. Slottet, Jakobs- samt Katarinakyrkan renoveras. Byggnader typiska för upplysningens uppförs. Här bland Vetenskapsakademins observatorium på Brunkebergsåsens krön och Serafimerlassarettet. Hagaparken anläggs, tydligt inspirerad av engelska parkideal.

**Typisk struktur:**  
Svag expansion men enligt befintligt rutnät, renoveringar, parker i stadens utkant

### Industrialismen



BILD: HALL, HUVUDSTAD I OMVÄNDLING s 112

ca 1800-1900

**Främsta drivkraft:**  
Teknisk utveckling och befolkningstillväxt

**Bakgrund:**  
Första halvan av 1800-talet upplever bitvis en befolkningsminskning men andra halvan präglas däremot av en dramatisk ökning. Teknisk utvecklingen medför ett första steg mot industrialisering och förbättrad infrastruktur.

**Utformning:**  
Industrier och nya hus dyker upp på malmarna. Stormaktstidens rutnät klarar av expansionen relativt väl men de hygieniska problemen är fortfarande stora.

Tekniska innovationer som t.ex. ångmaskinen förbättrar kommunikationerna genom båt- och spårvagnslinjer. Gas tillåter förbättrad belysning. Albert Lindhagen föreslår en omfattande stadsplan som delvis genomförs. Regelverket "Byggnadsstadga för rikets städer" får en påtaglig effekt på stadsmiljön då hushöjder, gatubredder etc. rannat reglerades.

**Typisk struktur:**  
Kraftig expansion på malmarna, utvecklat rutnät, esplanader, sammanbindande stråk



## Det tidiga 1900-talet



BILD: ANDERSSON, STOCKHOLMS ARSR, s 88

ca 1900-1930

### Främsta drivkraft:

Befolkningstillväxt, behov av kontroll, reaktion mot stenstaden.

### Bakgrund:

Med tillgång till spårvägen blev det nu motiverat att köpa in och bebygga områden utanför staden. Stenstaden hade blivit tät, kompakt och hyrorna steg okontrollerat.

### Utformning:

Som reaktion mot industrialismens stenstad dök tankar om den s.k. trädgårdsstaden upp. Villan började också bli en mer och mer eftertraktad boendeform. Genom fördelaktiga lån växte *Egnahemsrörelsen* fram. Invånarna kunde nu bygga sina egna hem - samtidigt som staden hade kontroll över utvecklingen.

Planidealen är mjuka och organiska former. Man ska gärna följa naturens befintliga linjer. Fokus läggs också i större utsträckning på kvarteret som helhet hellre än det enskilda huset.

### Typisk struktur:

Expansion i stadens periferi, mjukare former, hänsyn till landskapet, villor, utnyttjande av "luckor" i svår terräng i rutnätet

## Funktionalismen



BILD: ANDERSSON, STOCKHOLMS ARSR, s 139

ca 1930-1950

### Främsta drivkraft:

Nya trender och ideal, reaktion mot stenstaden

### Bakgrund:

Innerstaden dominerades fortfarande av kvartersstad som på många håll var undermålig. Flera av lägenheterna i det slutna kvarteren låg i skugga gårdarna var små. Folkhemsidealet trycker på. Teknisk kapacitet tillåter byggandet av långa broar vilket möjliggör att nya ytor kan tas i anspråk.

### Utformning:

Det funktionalistiska stadsbyggandet präglas av idéer om luft och ljus. Demokrati och folkhem är devisen, alla ska erbjudas likvärdiga boendemöjligheter. Det klassiska slutna kvarteret överges och hus byggs istället i lameller med mycket mellanliggande grönska. Under 40-talet adderas grannskapsidéer till formen och man börjar forma mer rumsbildande enheter.

Punkthus börjar användas, gärna för att markera ett naturligt element.

### Typisk struktur:

Expansion strax utanför innerstaden, öppna kvarter, ljus luft och grönska, högre bebyggelse

## Modernismen



BILD: ANDERSSON, STOCKHOLMS ARSR, s 187

ca 1950-1980

### Främsta drivkraft:

Befolkningstillväxt, välfärdsutveckling

### Bakgrund:

Ekonomisk tillväxt efter kriget innebär goda tider för industrin. Situationen skapar flera arbetstillfällen men också en allvarig bostadsbrist. För att inte riskera en stagnation hos ekonomin ville man inte ta för mycket arbetskraft från industrin. Med hög grad av mekanisering kan 1 000 000 bostäder byggas mellan 65-74 utan att belastas ekonomin allt för mycket.

### Utformning:

Den första ABC-staden Vällingby uppförs under 50-talet. En satellitstad med arbete, bostäder och ett centrum ska ge invånarna allt de behöver. 60- och 70-talets förorter bygger på idén men hade ett huvudsakligt fokus på bostäder. Miljöernas utformning påverkas starkt av den höga graden av mekanisering och får mycket kritik. I stadskärnan rivs stora volymer äldre bebyggelse i s.k. saneringar.

### Typisk struktur:

Mycket kraftig expansion i externa förorter, förtätning (sanering) i stadskärnan, stor skala, tunnelbana, trafikleder, trafikseparering

## Samtiden



BILD: FÖRFATTARNA

ca 1980-2010

### Främsta drivkraft:

Reaktion mot miljonprogrammen, miljö, utrymmesbrist

### Bakgrund:

Hård kritik mot de industriellt formade förorterna och saneringarna i City. En ökad medvetenhet om belastningen på miljön och klimatproblemen växer fram. Staden börjar nu också bli fullbyggd. Boendeformen förändras då hyresrätter börjar omvandlas till bostadsrätter.

### Utformning:

Ekologiskt tänkande blir en term och flera ekohus byggs. Utrymmesbristen gör att äldre hamn- och industriområden börjar tas i anspråk för att omformas till bostäder. Hammarbysjöstad är kanske det mest kända exemplet, en stadsdel där ekologiska material och uppförandeformer fått stort utrymme. Men mot slutet av 00-talet har i princip de sista av de gamla industriområdena planlagts.

### Typisk struktur:

Förtätning, utnyttjande av gamla industri- och hamnområden, relativt nära stadskärnan

## Framtiden



BILD: STOCKHOLM STAD ÖP

ca 2010-

### Främsta drivkraft:

Befolkningsökning, utrymmesbrist

### Bakgrund:

Med en fortsatt befolkningsökning, utan ledigt utrymme i kommunen och de gamla industri- och hamnområdena förbrukade tas extensivt utnyttjade områden i närförorten i anspråk.

### Utformning:

I översiktsplan 2010 fastslås ett antal intresseområden för utveckling. Det handlar om externa centrum längs tunnelbanan samt extensivt bebyggda stadsdelar i närförorten. Vanligen bebyggda under 40- och 50-talen.

Kort sammanfattat föreslår Översiktsplanen att bandet av närförorter bebyggs tätare, att de förbinds bättre med övriga staden och andra stadsdelar. Man bör i de förtätade områdena försöka skapa attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter där stadsdelscentrum kan bildas.

### Typisk struktur:

Förtätning i befintlig struktur, ofta extensivt utnyttjade funkisområden, stärkta lokala centrum



## Röster om hållbart byggande

Den kommande ÖP:n förespråkar att man bebygger redan exploaterad mark. Befintliga delar av staden kommer således att bebyggas tätare. Begreppet täthet är nära förknippat med det ännu mer omfattande begreppet hållbarhet. Vad är hållbart? Hur uppnår man hållbarhet? Är en tät stad per automatik en hållbar stad?

Hållbar utveckling definieras enligt Bruntlandrapporten<sup>96</sup> från 1987 som *”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”*. Men det är frågan om hur detta uppnås som är själva svårigheten.

Frågan kan i stadsplaneringssammanhang delas upp i ytterligare delar. Vanligen talar man om hållbarhet i ekonomisk, social, kulturell och ekologisk (miljömässig) mening<sup>97</sup>. Att försöka överblicka hela hållbarhetsbegreppet och dess tänkbara olika innebörder är naturligtvis omöjligt men för att skapa en inblick i debatten har vi hämtat ett stickprov av tankar och synpunkter från olika arkitekter.

Vårt intresse ligger i frågan om huruvida täthet innebär hållbarhet och vi har därför hämtat ett stickprov av tankar och synpunkter från Karin Bradley, Erland Ullstad och Alexander Ståhle.

Erland Ullstad och Alexander Ståhle är båda

96 [www.un-documents.net](http://www.un-documents.net) 2009  
97 Ullstad, 2008, sid 30

av uppfattningen att framtidens stad bör byggas tät. Karin Bradley kan inte direkt sägas representera ett motsatt synsätt utan fokuserar främst på att ifrågasätta debattens redan tagna riktning, huruvida den verkligen är den enda, samt vilka grupper som definierar begreppen.

Erland Ullstad propagerar för den täta kvarterstaden med rikt folkliv, där 1800-talets stadsplanering är föredömet. Detta skriver han om i handboken Hållbar stadsutveckling som Sveriges arkitekter gett ut 2008.

Karin Bradley är idag en av de få som ifrågasätter den täta staden som det enda hållbara alternativet för framtiden. Detta har hon gjort bl.a. i antologin *”Bor vi i samma stad”* från 2005 där hon var en av medredaktörerna men även i sin avhandling *”Just Environments – Politicing Sustainable Urban Development”*. Här uttrycker hon sitt tvivel gentemot den täta staden och vill gärna ta några steg tillbaka i debatten och vidga den genom att lägga in ett nytt begrepp *”social rättvisa”* till de redan etablerade ekonomiska och ekologiska frågorna i hållbarhetsdebatten.

Alexander Ståhle har bl.a. utvecklat Stockholms parkprogram och sociotopkarta men har även skrivit licentiatavhandlingen *Mer park i tätare stad* och är nu senast aktuell med sin doktorsavhandling *Compact sprawl: Exploring public open space and contradictions in urban density* där han menar att den hållbara staden är både tät och grön.



**Erland Ullstad**

Ullstad angriper frågan i huvudsak från två håll. Han beskriver bl.a. hur planeringen kan effektiviseras på den politiska nivån men också hur staden rent fysiskt kan byggas effektivare, mer sammanhållen, mer varierad osv.<sup>98</sup> Hans slutsats är, lite förenklat, att en kompakt och tät kvartersstad är mer hållbar. Detta motiverar han genom flera exempel. Bl.a. belyser han hur mycket effektivare transporterna skulle bli om vi använde oss av tåg för långväga transporter mellan städer och sen rörde oss till fots, åkte kollektivt eller kanske cyklade inne i staden. Med ett sådant upplägg skulle man bli kvitt de stora problemen med föroreningar och den utrymmesbrist som bilen genererar.<sup>99</sup>

Ullstad vill också se till de existerande värdena i staden som att staden är komplex och mångfunktionell, staden är tät och dess funktioner ligger samlade och inte spridda som öar i landskapet, stadens gemensamma ytor ska kunna användas av alla och att staden är generell i sin form och flexibel i sitt innehåll och bygga vidare på dessa värden.<sup>100</sup>

Ullstad menar att täthet naturligtvis inte är nyckeln i sig utan att den måste utformas på rätt sätt, en uppfattning som även delas av Alexander Ståhle. Det finns flera aspekter att ta hänsyn till. Det är bl.a. viktigt att staden är varierad då den är vardagsmiljön för

de flesta människor. Önskvärt är också att hänsyn visas till stadens historia då den är ett arv, olika stadsdelar och byggnader från olika epoker skapar identitet och mångfald.

Därtill är staden som fenomen viktig då den är den fria ekonomins arena (även om den betydelsen var större förr då dagens teknologi har sprängt stadens gränser i just det avseendet). Vidare ska man inte glömma att staden både genererar och konsumerar resurser. Alla dessa synsätt måste tas hänsyn till för att kunna forma en hållbar stad.<sup>101</sup> Han framhåller också att tätheten är en förutsättning för stadens ekonomiska kraft och stadspuls. Staden kan genom att vara samlad och tät erbjuda ett stort och varierat utbud tillgängligt för alla.<sup>102</sup>

Ullstads andra åtgärdspaket handlar om hur den politiska planeringsprocessen på flera olika håll kan effektiviseras och förbättras. Det handlar t.ex. om värdet av att kunna samplanera kommuner emellan. Han efterlyser också starkare övergripande planeringsinstrument och ett starkare engagemang för att lättare kunna hantera staden som en helhet.<sup>103</sup> Vidare påpekar han problem i hur kommersiella krafter tillåts ha så stort inflytande över planeringens utformning då dessa sällan tenderar till att se till stadens bästa. Den typen av planering leder ofta till samma ensidiga funktionsindelade, trafikbehövande stad som de sena moder-

98 Ullstad, 2008, sid 11  
99 Ullstad, 2008, sid 22-23  
100 Ullstad, 2008, sid 15-17

101 Ullstad, 2008, sid 14-15  
102 Ullstad, 2008, sid 16  
103 Ullstad, 2008, sid 51

nisterna skapade. Denna stad missgynnar miljön men försummar även ett socialt och ekonomiskt liv i staden.<sup>104</sup> Samtidigt konstaterar Ullstad att det även finns kvalitéer med den moderna staden som t.ex. stora gröna parker, trygga gångstråk för barn och välplanerade bra bostäder.<sup>105</sup>

**Karin Bradley**

Karin Bradley anser att det finns en tendens i Sverige att bara ägna sig åt en diskurs i taget, och idag så idealiseras kvartersstaden som den enda strukturen som kan vara hållbar. Hon anser att det vore ärligare om man pratade i ekonomiska termer eftersom tät stadsbebyggelse gynnar exploatörer och byggherrar som vill ha största möjliga avkastning.<sup>106</sup>

Karin Bradley pekar på underlag som menar att förtätning sällan leder till ökat underlag för service och handel och att detta även nämns i Stockholms kommande översiktsplan. Hon ser snarare en fara i att när man förtätar mellanrummen så kan dessa få stadens negativa effekter som buller och hög exploatering och förorternas dåliga utbud av service och bilberoende<sup>107</sup> Bradley lyfter också frågan att om staden är tät finns det följaktligen mindre utrymme t.ex. för nära odling. Ett samband som knappast gynnar transportfrågan. Därmed vill hon väcka tanken att i alla aspekter kanske inte tätheten gynnar hållbarheten.<sup>108</sup>

104 Ullstad, 2008, sid 18-20  
105 Ullstad, 2008, sid 18-20  
106 SvD, 5 juni 2009  
107 Arkitekten, maj 2009, sid 22  
108 Arkitekten, maj 2009, sid 22

Täthet behöver dock inte innebära hög exploatering, argumenterar Ullstad, och menar att för honom är det viktigast att man inte ”lämnar mark för fäfet” utan att odlingsmark & parkmark ska tas väl om hand och vara väl designad och tillgänglig.<sup>109</sup>

Även Karin Bradley vill att planerare ska ta på sig ett större ansvar och konstaterar att en tät stadsmiljö kan ha fördelar som t.ex. underlag för en effektivare infrastruktur och att människor kan promenera till arbetsplatsen och butiken.<sup>110</sup> Samtidigt menar hon att den täta staden bygger på att man kan åka därifrån, en barnfamilj är knappast kvar i Vasastan hela sommaren eller firar midsommar i Vasaparken, boende i Tensta däremot är gärna i sina parker på t.ex. Valborg<sup>111</sup> Den som har tillgång till badplatser och grönytor kanske känner ett mindre behov av att resa iväg. Karin Bradley saknar frågan om var människor tillbringar sin fritid i stadsbyggnadsdiskussionen.<sup>112</sup>

Det bör poängteras att Karin Bradley inte motsätter sig den täta staden utan snarare strävar efter att vidga debatten. Hon menar att hela definitionen av vad som är miljömässigt hållbart är definierat av den minst miljövänliga gruppen: De typiska stadsborna, den vita medelklassen. Generellt sett är de människor som är väl medvetna men lever mycket kostsamt (sett ur ett miljöperspektiv). Deras levnadsmönster är resurskrävande då semestrar spenderas

109 Arkitekten, maj 2009, sid 23  
110 SvD, 5 juni 2009  
111 Arkitekten, maj 2009, sid 21  
112 SvD, 5 juni 2009

utomlands med långa flygresor, man storhandlar med bilen eller skjutsar barnen till fotbollsmatcher. Resurssvaga stadsbor, t.ex. invandrargruppen, är vanligen betydligt bättre på att leva hållbart. Därför är det helt klart motiverat att ifrågasätta de rådande tankesätten menar Bradley.<sup>113</sup>

Karin Bradley gör inte själv anspråk med att sitta inne på lösningen på hållbarhetsfrågorna men ska i samarbete med arkitektkontoret Spridd utveckla nya stadsformer som kan utmana den täta kvarterstaden.<sup>114</sup>

### Alexander Ståhle

Alexander Ståhle har varit med och skrivit ett inlägg i arkitekten i juni 2008 som heter "Glöm rutnätet!". I artikeln presenterar de sin uppfattning om hur rutnätsformen har blivit ett mål i sig istället för ett medel för att uppnå eftersträövande kvalitéer. De menar att det aldrig bara finns en planform som i alla lägen kan vara svaret på frågan om stadsrumskvalitet. Målet är snarare att skapa en mångfald av lägen och stråk och utnyttja den existerande platsens potential. Alltså utgå ifrån de rumsliga strukturer som finns på platsen.<sup>115</sup>

Enligt Ståhle är den täta staden erkänd av både ekonomer, sociologer och ekologer, men detta innebär ett problem som speciellt för oss landskapsarkitekter är av stort intresse, konflikten mellan förtätning och grönområden. Hur förtätar man städerna

samtidigt som man behåller och förbättrar grönområdena?

Ståhle konstaterar att i Stockholm har de miljöer som är kompakta, alltså både täta och gröna ("Compact sprawl"<sup>116</sup>) bättre hälsotal, högre fastighetsvärde, ett högre exploateringsstryck och större blandning av boyta och lokalyta. Utifrån detta drar han slutsatsen att nyckeln till den eftertraktade blandstaden ligger i parkerna tillsammans med tätheten.

Ytterligare ett bevis på att Compact Sprawl skulle vara lösningen är att de flesta urbana metropoler som New York och Berlin men även Stockholm består av 15-30% obebyggd grön yta. Men det viktiga är att kvaliteten på stadsmiljön avgörs av grönområdenas kvalitet och tillgänglighet. Detta visar en undersökning som Stockholms stads Utrednings- och statistikkontor utförde 2005, när de frågade Stockholmare hur de ställer sig till tillgången på parker och naturområden. Färre än var sjätte innerstadsbo uppgav att de upplevde en brist på grönområden medan i glesare förorter uttryckte var tredje person en brist på grönområden, när det i grönyta i själva verket är tvärtom.

I en studie som Alexander Ståhle tillsammans med stadsbyggnadskontoret utförde visade man att närförorterna Björkhagen och Rågsved skulle kunna fördubblas i täthet och ändå bara komma upp till hälften

av tätheten som innerstaden har. Detta visar att en förändring av närförorten genom att förtäta gaturummen, bygga ut gatunätet, ta bort parkeringar och skapa nya parker och gårdar skulle kunna behålla tillgången till grönområden och kanske t.o.m. förbättra den genom stärkt offentlighet och ökad närhet.<sup>117</sup>

113 Arkitekten, maj 2009, sid 20-21

114 SvD, 5 juni 2009

115 Arkitekten, juni 2008, sid 64

116 Alexander Ståhles begrepp på att öka tätheten men samtidigt rymligheten för att stadsmiljöns attraktivitet skall utvecklas

117 SvD, 21 dec 2008

*Utgångspunkter +  
Historisk inblick och Framtida planer +  
**Hållbarhetsdiskussion**  
= Generella mål*

*Generella mål +  
Specifik plats +  
Platsen i Översiktsplanen +  
Analyser  
= Konkreta mål*

## Diskussion om hållbarhetsbegreppet

Ullstad, Bradley och Ståhle är bara några av de många röster som figurerar i debatten om täthet och hållbarhet. Bakgrundsmaterialet kan naturligtvis vidgas ofantligt men vi har av tidskäl valt att inte fördjupa oss vidare.

De nämnda författarna har för vår del bidragit med intressanta synpunkter. Med ifrågasättandet av vem som har rätt att definiera begreppen så för Karin Bradley in den sociala rättvisas aspekten i hållbarhetsfrågan. Ett hälsosamt tillägg som breddar debatten genom att ifrågasätta vem som egentligen har rätt att definiera vad som är hållbart. Men i slutändan så blir det svårt att via Bradley att nå längre än att just ifrågasätta debattens grundfokus. Utan andra, belagda alternativ och samband är det svårt att överge en befintlig riktning eller diskurs.

Bitvis kan Bradley dock konkret ifrågasätta huruvida dagens diskurs verkligen är hållbar. Ett tungt vägande exempel är t.ex. beslutsunderlaget för Stockholms kommande översiktsplan där hon hänvisar till uppgifter som visar att högre befolkningstäthet faktiskt sällan leder till bättre underlag för handel och service.

Intressant är också Bradleys synvinkel om hur den täta stadens typiska invånare, den vita medelklassen, lever väldigt miljömässigt kostsamt. Här menar hon att det inte är hållbart med en stad där invånarna flyger till utlandet på semestrar, skjutsar till hockeyträningar och tar bilen till Ica Maxi för att

storhandla. Ett alltför dyrbart levnadsmönster.

Det är uppenbarligen sant men vi menar att vad som reglerar de här levnadsvanorna till stor del mycket väl tänkas ligga bortom stadens fysiska struktur. Självklart kan ett beteende förstärkas eller försvagas av en befintlig form men det kanske inte enbart styrs därav? På grund av hållbarhetsfrågans omfång är vore det önskvärt att se hur förändringar av levnadsvanor kunde förbättra hållbarhetskapaciteten hos en given grupp. Vår poäng är att det kanske ibland kan finnas åtgärder på andra områden eller plan i samhällsstrukturen som är lättare att förändra än just stadens fysiska form.

Vår slutkommentar angående Bradley är att hon tar ett välbehövligt grepp när hon ifrågasätter hela diskursen om hållbarhet. Samtidigt är det inte nog för att släppa den befintliga, "gamla" hållningen då den ändå presenterat flera välbelagda samband och kan hänvisa till många existerande exempel. Om Karin Bradley får möjlighet att pröva idéer praktiskt och kan påvisa belagda samband kring hur en hållbar stad på alternativa sätt kan utformas, t.ex utan att vara tät, så skulle vi få ett nyttigt tillägg till hållbarhetstänkandet. Vi använder ordet "tillägg" för att vi inte ser täthet respektive icke täthet som två dikotomiska alternativ utan snarare två olika metoder att nå samma mål.

Ullstad är mer konkret i sin diskurs. Kort sammanfattat kan han beskrivas som en fö-

respråkare för en tät stad där korta avstånd tillåter invånarna att röra sig till fots eller med cykel. På längre distanser, t.ex. mellan städerna kan tåg utnyttjas. Förutom att fysiskt förändra staden vill Ullstad gärna se ett utvecklat samarbete mellan planeringsinstanser på olika administrativa nivåer. Detta för att effektivisera planerings- och förvaltningsapparaten.

Hur ett sådant planeringsinstrument skulle se ut redogör han dock inte för. Hur kan planeringen på en övergripande nivå stärkas utan att hämma den lokala planeringen? Hur ska de samspela? Ullstads riktlinjer ligger för det mesta på en generell och övergripande nivå och i vissa frågor kan vi önska mer utredande svar. Utmaningen ligger väl i slutändan både i att ha en god vision för hur staden borde se ut och visa hur den kan omsättas till realitet?

Vi är medvetna om att Ullstad (kanske) varken vill, kan, eller bör gå ner och redogöra i detalj för hur allt ska lösas. Hans verk skulle genast bli allt för omfattande och diskussionen skulle säkerligen riskera att hamna på en detaljnivå vilket skulle ta fokus från den egentliga ambitionen: Att enkelt kommunicera med ansvariga politiker och beslutsfattare.

När Ullstad föreslår fysiska åtgärder för hur man kan göra staden mer hållbar landar det i förtätning. Han ställer sig aldrig frågan, som Bradley gör, om man överhuvudtaget är inne på rätt spår? Men ett tungt argument talar för Ullstads upplägg. Han

behandlar något som redan finns. Valet är redan gjort oavsett vad som kanske teoretiskt sett kunde varit bättre eller effektivare. Den täta staden står redan där och skulle bli mycket kostsam att bygga om helt.

I händelse av att nya framgångsrika koncept för nybyggnation dyker upp så kvarstår likväl frågan hur ska befintlig stad hanteras och administreras på ett hållbart sätt? En ytterligare aspekt är vilka kostnader stora omställningar är förenade med? Fysiska omställningar kan leda till att människor behöver ändra sina vanor, detta kan i sin tur kosta mer eller kräva mer arbete än själva den fysiska omarbetningen. Vad är vinsten med en given åtgärd och vad är kostnaderna (eller uteblivna vinsten) i att lära invånarna nya rutiner, ändra deras vanor osv?

Generellt sett är Ullstad betydligt mer konkret än Bradley då han förtydligar bättre tack vare flertalet konkreta exempel. Han hänvisar till befintliga, välkända lösningar som Passivhus, järnväg istället för bil, blandade funktioner, sammankopplande stråk osv. Men det finns ändå otydligheter: Hur tätt är egentligen tätt? Vad menar man? Avser Ullstad och Bradley samma sak med ordet tät? - Antagligen inte, men hur kan skillnaderna tydliggöras? Är den täta stad Ullstad målar upp tät som Stockholm, Visby, Los Angeles, Brasilia eller kanske Bangkok? Kan det hända att debattörerna går om varandra i bristen på tydlighet i begreppet?

Sammanfattningsvis anser vi Ullstad ge en god bild hur den hållbara staden bör se ut

och han har flera välbelagda argument i ryggen. En önskan skulle dock vara ytterligare fler förtydligande exempel – för att ha som referensramar. Framförallt i frågorna som rör den effektiviserade planprocessen.

Alexander Ståhles instick i debatten bidrar i större utsträckning med den typ av förtydligande vi saknar hos Bradley och (i viss mån) Ullstad. När vi tittar på exemplet där Ståhle tillsammans med Stockholm Stad undersökt hur vissa närförorter skulle kunna förändras (i det här fallet Björkhagen och Rågsved) så presenteras tydliga exempel och förslag på hur åtgärderna skulle kunna se ut. Det är förstås enklare att göra när man hanterar ett specifikt exempel som Ståhle fått göra här. Men poängen är att vi ändå här får en bild av hur tät miljön skulle bli, en dubblering av dagens värden nämns, värden vi har en uppfattning om. Det nämns vilka områden som skulle kunna omarbetas genom att t.ex. ta bort parkeringsplatser, förtäta gaturummen, skapa fler gårdar osv. Ett exempel behöver inte vara ett färdigt förslag på gatstensnivå men de bör, som här, innehålla någon form av bekanta referenser att relatera till.

Ståhle visar i flera situationer att täthet inte nödvändigtvis måste ske på bekostnad av gröna ytor. Han har genom sin forskning kunnat visa i flera situationer hur den upplevda närheten till grönska hänger tättare samman med kvalitén på grönområdet snarare än den totala mängden yta. En stad kan således byggas tät men ändå tillhandahålla

en större mängd kvalitativa grönytor än en spatialare dito med större mängd grönyta (i absoluta tal mätt). Detta ställer förstås krav på utformningen av dessa ”kvalitativa” grönytor. Ståhle understryker samtidigt att stadens form inte generellt måste formas efter ett givet ideal utan att den bör bero av situationens behov.

## Slutsatser av hållbarhetsdebatten

Tät eller gles bebyggelse kan inte kategoriskt sägas vara slutgiltiga svar. Då Bradleys argumentation främst syftar att ifrågasätta och bredda debatten och inte presentera några specifika modeller eller ens koncept blir det svårt att i praktiken utnyttja hennes slutsatser och omforma dessa till någon form av fysiskt förslag.

Mot bakgrunder som vi redan har presenterat, att staden växer och att den kommer göra det i huvudsak i kransen av närförorter, så finner vi att det bästa alternativet i den här situationen är planera för tät bebyggelse. Ullstad sammanfattar i kort form ett antal grundprinciper för hållbar stadsutveckling där vi funnit några särskilt användbara:

*Staden måste byggas tät*<sup>118</sup>. Huruvida den egentligen måste vara tät låter vi vara osagt då vi menar att andra lösningar kan lämpa sig väl på andra platser under andra förutsättningar. Däremot anser vi att i det här fallet, mot den här uppgiften; att utveckla närförorten samtidigt som staden växer, är förtätning en bra metod.

*Staden måste vara komplex och mångfunktionell*<sup>119</sup>. Ullstad menar med den här punkten att sektorstänkande, funktionsindelning och ett ensidigt drifttänkande är riskfaktorer som hotar stadens utveckling. Vi läser här in att både det fysiska och det sociala måste vara mångfunktionellt. Kommersiella lokaler bör t.ex. blandas med offentliga, kultur med shopping, bibliotek med videouthyrning osv.

118 Ullstad 2008 s 8  
119 Ullstad 2008 s 8

*Kommunerna måste planera för variation av funktioner och verksamheter*<sup>120</sup>. I likhet med ovanstående så är variationen ytterst viktig. Den är en förutsättning för att kunna skapa ett underlag som attraherar olika typer av människor, både boende och besökande. Punkten poängterar att det inte räcker med att lita till stadens inneboende drift att vara varierad utan att man måste främja denna med ett varierat underlag. Ett exempel kan vara olika boendeformer och lägenhetsstorlekar.

I likhet med översiktsplanen så är även vi inne på att ta mer grönska i anspråk. Det betyder naturligtvis inte all grönska utan snarare ett bättre utnyttjande av mindre ytor. Flera av närförorterna har stora grönytor vilka skulle kunna utnyttjas bättre. Som Ståhle menar så söker vi hellre:

*Kvalitativ grönska framför kvantitativ*. Den här punkten är en sammanfattning av andemeningen i flera av Ståhles resonemang. Han har bl.a. visat hur boende i Miljonprogramområdena trots stora arealer av gröna ytor i lägre utsträckning uppfattar en tillgång till grönska.<sup>121</sup> Flera av närförorterna är typiska funkisområden med stora grönytor mellan husen – ytor som trots sitt omfång kan vara svåra att direkt utnyttja. Här ser vi alltså att det finns potential till att skapa tydligare och kvalitativare grönområden.

120 Ullstad 2008 s 8  
121 SvD, 21 dec 2008

Utgångspunkter +  
Historisk inblick och Framtida planer +  
Hållbarhetsdiskussion  
= **Generella mål**

Generella mål +  
Specifik plats +  
Platsen i Översiktsplanen +  
Analyser  
= Konkreta mål

## Generella mål

När vi utgår från avgränsningarna, och tillför slutsatserna från hållbarhetsdiskussionen kan vi tydligare formulera vad vi bedömer vara en god strategi för att utveckla närförorten.

Dessa strategier kallar vi för *generella mål*. De blir en form av principiella förslag som syftar till att beskriva de övergripande mål och behov vi ser i och med närförortens utveckling.

De generella målen är av två typer. En typ som fokuserar på förbindelser av olika slag, hur staden och andra kvalitéer kan länkas samman bättre. Den andra typen fokuserar på stadsdelen i sig och hur vi vill utveckla den. Vi är av uppfattningen att de här målen i hög grad kommer stärka varandra.

### Som del av staden

- *Förlängning av innerstadsstråk och att knyta samman stadsdelar - skapa förbindelser*  
Närförorterna är alla förbundna med innerstaden på något sätt, en bro, en större led eller kanske ett grönområde. De här befintliga stråken anser vi vara viktiga att förstärka för att kunna skapa en bättre länk mellan innerstad och närförort. Det blir också viktigt med en förbättrad förbindelse om den utvecklade närförorten ska kunna bära den typ av liv vi ämnar skapa förutsättningar för. Det krävs att rörelse sker mellan innerstad och närförort på samma sätt som det idag sker inom innerstaden.

- *Gröna förbindelser och kommunikation –*

### Sammanbinda stråk och rörelser

Den här punkten smälter tydligt samman med den tidigare och de hjälps båda åt att uppnå samma mål. Vi har skiljt på dem för att vi vill poängtera att det är viktigt att belysa att staden består av flera samverkande delar. Den befintliga strukturen är rik på gröna kvalitéer som kan utnyttjas väl. De kan agera både rekreationsområden och agera gröna kilar. Men stora gröna ytor kan ibland uppfattas gränser eller barriärer. Vi anser det ibland är viktigare att skapa kvalitativa grönområden hellre än stora arealer.

De kollektiva kommunikationerna är enligt vår uppfattning idag relativt goda. Vi anser att de redan tjänar ett sammanbindande syfte på ett bra sätt och vi lämnar dem utan större åtgärder. Till kommunikationerna hör dock en viss logistik som vi däremot kommer beröra, t.ex var bussar ska parkera, vänta och var de ska vända.

Bilvägar och tunnelbanespår är förbindelser som tillsammans med den övriga strukturen utgör en invecklad väv. I enlighet med ovan nämnd punkt så vill vi sätta människan i första rummet. Framförallt kan bilen här få ta ett steg tillbaka.

### Som stadsdel

- *Urbana kvalitéer – skapa en levande miljö*  
Med urbana kvalitéer menar vi att det handlar om att skapa en miljö som kan erbjuda underlag för verksamheter, kommers, möten och samtidigt vara en god knutpunkt för kommunikationer och rörelser i olika



riktningar.

• *En välanvänd stadsdel – skapa en variation av funktioner och ett liv över dygnet*

En mångsidigt använd stadsdel bör ha ett stort utbud av olika funktioner. Med funktioner menas olika typer av aktiviteter, t.ex. arbeta, idrotta, bo, besöka kulturella evenemang, besöka restauranger eller shoppa. Grundprincipen är att det olika funktionerna skapar olika typer attraktioner som i sin tur besöks av olika människor. Här finns även en inbyggd möjlighet att med olika funktioner hjälpa till att hålla stadsdelen levande under olika delar av dygnet.

• *En mångsidig stadsdel – bygga för en blandad befolkning*

Väl sammanvävd med den tidigare punkten eftersträvar vi också en stadsdel med en blandad befolkning. Vi vill uppnå det bl.a. genom att skapa varierade boendeformer, bostäder av olika storlekar och vi vill i stor grad försöka behålla gammal bebyggelse. Åtgärder som tjänar till att attrahera olika typer invånare. Genom varierade funktioner finns ytterligare attraktioner för människor med olika intressen. De här två åtgärderna stärker varandra.

• *En tydlig och orienterbar stadsdel - Tydlighet*

Det kan tyckas självklart men vi vill se till att det är lätt orientera sig i ett ombyggt område. Utnyttjandet av funktioner bygger på att invånarna och besökarna hittar. Orienterbarheten är också fundamentalt när det

handlar om förbindelsen med andra stadsdelar och element.

• *Människan i centrum – fokus på offentliga rum där människan är överordnad bilen*

Vi vill se en stadsdel där bilister och fotgängare rör sig tillsammans men på fotgängarnas villkor. Den här punkten innebär dramatiska åtgärder för trafiken då vi vill reducera antalet filer, sänka den tillåtna hastigheten, skapa en vägnätstruktur för fotgängare i större grad än bilister mm. Vi menar att om stadsdelen skall kunna bli den levande stadsmiljö vi eftersträvar kan bilen inte längre ha samma förmånliga, överordnade roll den fick genom 60-talets trafikplanering.

Vårt fokus kommer i större grad ligga på offentliga utrymmen som torg och gator än t.ex. privata innergårdar. Detta är en begränsning vi varit tvungna att göra p.g.a tiden. Vi anser att det är motiverat då de offentliga utrymmena är det fundamentala i vår uppgift.

**Generella mål, förenklat:**

En stadsdel väl förbunden med övriga staden genom goda kollektiva förbindelser men också med väl sammanbundna grönstråk.

En stadsdel med urbana kvalitéer som erbjuder ett stort och varierat utbud av funktioner och som också attraherar en blandad invånargrupp.

En tydlig och lättnavigerad stadsdel där människan är överordnad bilen.



Val av plats

De "strategiska områden i centrala staden" som anges i översiktsplanen är:  
*Karolinska – Norra station,  
Hjorthagen – Värtahamnen,  
Hammarbysjöstad,  
Nya City,  
Barnhusviken,  
Nordvästra Kungsholmen,  
Alvik,  
Liljeholmen – Årstadal,  
Gullmarsplan,  
Telefonplan  
och Årstafältet.*

Några av dessa faller bort då vi inte kan betrakta dem som typiska för vår uppgift: Hammarbysjöstad, projektet är visserligen inte färdigställt men utmaningen tillhör enligt oss den förra epoken. Nya City eftersom den platsen hanterar en innerstadsmiljö. Nordvästra Kungsholmen och Liljeholmen är på samma sätt som Hammarbysjöstad redan påbörjade stadsutvecklingsprojekt av en tidigare typ.

De kvarvarande, Karolinska – Norra station, Barnhusviken, Alvik, Gullmarsplan, Telefonplan och Årstafältet, är alla intressanta områden som vi anser uppfyller kraven för typiska utvecklingsområden under den närmaste framtiden. Alla har sina unika förutsättningar och kan lämpa sig väl som projektområde att pröva våra idéer på. Ett av dessa som vi funnit särskilt lämpligt är Gullmarsplan. (Namnet på intresseområdet kommer av den knutpunkt som utgör torget och tunnelbanestationen men det

aktuella området omfattar större delar av Johanneshov).

Valet bygger dels på att vi sen tidigare är någorlunda bekanta med området, vilket är en fördel då vi har begränsat med tid. Men framförallt för att Gullmarsplan är en intressant och komplex plats med många kvalitéer (och brister) samlade. Här finns närheten till stora grönområden, skola, service, idrottsanläggningar, kommunikationer, bostäder etc. vilket gör platsen till ett lämpligt val för vår uppgift.

Att intresseområdet kallas Gullmarsplan är något missvisande då Stadsdelen egentligen heter Johanneshov och omfattar ett betydligt större område. Gullmarsplan är i vardagligt tal torget med den viktiga tunnelbanestationen och eventuellt den allra närmast intilliggande omgivningen. Det är en mycket välkänd central punkt i Söderstaden vilket förstärker motiverar namnet i Översiktsplanen. Vi intresserar oss i vårt arbete för Gullmarsplan som en del av helheten Johanneshov (i sin tur som del av helheten Stockholm). Till skillnad från staden så innefattar vi inte Slakthusområdet i vår avgränsning.



## Omgivning

Gullmarsplans torg är byggt på 40-talet och utgör ett lokalt nav i stadsdelen. De flesta bostadshusen i området härstammar från den tiden. Som stadsdel domineras Johanneshov starkt av trafiken. Gullmarsplan är en mycket viktig kollektivtrafiknod med flera busslinjer och Tunnelbana som erbjuder snabb förbindelse in till innerstan eller ut mot förorterna. Bilvägen, Nynäsvägen, är ett mycket påtagligt element som skär rakt igenom bebyggelsen. Leden försörjer Stockholm med en anseelig mängd biltrafik då den längre söderut blir motorväg ner mot Nynäshamn. Den utgör också den givna förbindelsen (tillsammans med tunnelbana och pendel) med förorterna söderut; Skogås, Farsta, Sköndal och Gubbängen.

Åt väster ligger Årsta och österut Hammarbyhöjden. De är båda typiska funkisområden från 40- respektive 30-talen med en planering baserad på mycket luft, ljus och grönska. Husen är enhetligt utformade och det finns mycket grönska insprängd i strukturen. Johanneshov är även det mestadels 40-tal. Åt sydväst, inte långt från Globen och arenorna, återfinns Slakthusområdet med anor från 1900-talets första decennier.

Åt söder och sydost ligger Enskede, kanske ett av de mest kända egnahemsområdena i hela landet. Typisk villabebyggelse med influenser från 1800-talets Trädgårdsstad. Norrut karaktäriseras landskapet av Årstaviken och det stora grönområde som löper längs med den. Väl känt är förstås det nybyggda Hammarby Sjöstad som gränsar åt

nordost. Söderort är i sin helhet en rik mosaik av områden med olika syften, anor och varierade typer av bebyggelse.

Gullmarsplan utgör Söderorts viktigaste kollektivtrafiknod med kommunikationer till stor del av Söderort. Här återfinns förbindelser med busstrafik ut till Haninge och Tyresö samt tunnelbana till Farsta, Skarpnäck och Hagsätra.





## Platsens historia

## Göta landsväg – första spåret

Det första spåret man kan se av användning av platsen kring Gullmarsplan är Göta landsväg. Götavägen, som är en annan vanlig benämning på vägen, var den enda förbindelsen in till huvudstaden på medeltiden, ca 1250. Vägen gick där dagens Götgata idag går, men med en liten avvikelse österut, den fortsatte över Skanstull och gick vidare söderut i riktning mot där Södertälje idag ligger. Göta landsväg var en del av den så kallade Eriksgatan, som var den resa som konungen gjorde runt landets viktigaste landsbygder för att ta emot folkets hyllningar.<sup>122</sup> Göta landsväg var så sent som till 1600-talet den enda leden som ledde söderut från Stockholm<sup>123</sup> och var därmed också den enda förbindelsen mellan Stockholm och Johanneshov.

## Kvarteren

Sedan 1870 hade marken i Johanneshov tillhört staten (utom slakthusområdet). Intresset från staden började 1860 när ett befästningsverk började uppföras här. Fästningen blev aldrig färdigställd,<sup>124</sup> men 1923 anlades Johanneshovs IP på de gamla befästningsmurarna.<sup>125</sup> En del av muren kan man ännu se i WSP:s byggnad som står söder om Gullmarsterminalen.<sup>126</sup> Det var egentligen först i början av 1900-talet som Johanneshov började bebyggas. Slakthu-

set var den första byggnaden i stadsdelen och denna stod klar 1912. Innan 1940-talet fanns här inte mycket mer än koloniområden och några mindre fabriker men mellan åren 1943-1946 bebyggdes huvuddelen av stadsdelen.<sup>127</sup>

På 1930-talet ville Stockholm stad bygga ut järnvägstrafiken och vägarna, detta ledde till en diskussion om hur statens mark skulle fördelas mellan bostäder och trafikfrågor. Staten ville bygga tre våningars lamellhus och höga punkthus, vilket staden ställde sig frågande till. Planerna fastställdes 1939 med staten som vinnare, dock utfördes aldrig den planerade kyrkan och medborgarhuset som skulle ligga nordväst om kolerakyrkogården. Inte heller alla planerade punkthus byggdes. Området öster om Nynäsvägen (i höjd där Globen idag ligger) började bebyggas först och stod färdiga ett par år in på 40-talet.<sup>128</sup> Gullmarsplan färdigställdes några år senare och blev då stadsdelscentrum i Johanneshov och har sedan Skanstullsbron, idrottsplatsernas och tunnelbanans tillkomst blivit frekventerat av fler än stadsdelen invånare.<sup>129</sup>

## Gullmarstorget

För att förtydliga används benämningarna Gullmarstorget på torget, Gullmarsterminalen på bussterminalen och Gullmarsplan på tunnelbanestationen.

122 Harlén, 1997, Göta landsväg

123 Harlén, 1998, Götgatan

124 Söderström, 2003, sid 144

125 Harlén, 1997, Johanneshov

126 Söderström, 2003,sid 144

127 Harlén, 1997, Johanneshov

128 Söderström, 2003, sid 145

129 Harlén, 1997, Johanneshov



Gullmarstorget som fått sitt namn efter Gullmarsfjorden i Bohuslän, är det torg som ligger väster om tunnelbanehallplatsen Gullmarplan och Gullmarsterminalen. Torget anlades i början av 1940-talet, då resten av Johanneshov byggdes. Affärscentret kring torget invigdes 1946.<sup>130</sup> Det torget utformades av arkitekterna Erik Glemme och Holger Blom. Husen runt torget ritades dock av Sven Backström och Leif Reninius, undantaget är Posthuset som ritades av Erik Lallerstedt.

Torget är tydligt definierat av bebyggelse med bostäder och affärer i bottenvåningen som vänder sina entréer mot torget. 1999 beslöt Stockholm stad att göra torget till ett mer levande och tryggare innerstadstorg. Stor hänsyn skulle tas till att främja uteserveringar, torghandel och de gående. Detta arbete gavs till landskapsarkitekt Lars Ström, som ledde arbetet, och skulptören Leif Bolter.

För att uppnå Stockholms stads mål minskades de allmänna trafikytorna och skyltning av torget som gårdsgata ökade de gåendes rätt och tillgänglighet till torget. Det finns idag inga övergångsställen på torget, däremot finns det stråk anpassade för handikappade. Genom att den nordöstra delen av torget frigjordes från allmän trafik kunde ett mer traditionellt torgliv med torghandel utvecklas.

Ett cirkelrunt café i mitten av torget gör

130 Harlén, 1997, Gullmarsplan

platsen mer levande. De nya glaskioskerna på torget, uppfördes med 50-tals arkitekturen som förebild. Storlek, karaktär och placering av dessa kiosker var viktig så att dessa inte avskiljde torget från angränsande ytor och för att byggnaderna arkitektoniskt skulle passa in i den befintliga miljön.

Konstverket "Reaktion 1968" av Lennart Jonasson (rest 1973) gavs en ny och mer framträdande plats på torget. Stor omsorg ägnades åt Gullmarsplans "golv". Ambitionen var att skapa en sammanhängande yta där gränserna mellan bilfria torgytor och trafikerade ytor inte blev för påtagliga. Nya Mannaaskar planterades på torget, dessa tillhör samma släkte som den befintliga vanliga asken på Gullmarstorget.<sup>131</sup>

#### Hållplatsen Gullmarsplan /Gullmarsterminalen

Gullmarsplan har fungerat som station lång innan Skanstullsbron invigdes 1946. Stationen hette då Johanneshov (1950-1958) och trafikerades av spårvagnar (linje 8-19) fram till den första oktober 1950 då Gullmarplan blev den fjärde öppnade stationen på tunnelbanelinjen.<sup>132</sup> Stationen ritades av Stockholms spårvägars arkitektkontor genom Peter Celsing. Efter tunnelbanans öppnande, trafikerades dock fortfarande hållplatsen av spårväg (Örbybanan) linje 19 som utgick från Gullmarplan till Örby t.o.m. 1951, detta i avvaktan på ombyggnad till tunnelbana. Johanneshov var även namnet på den spår-

131 Ström, Bolter, 2002:4 ,sid 26-29

132 Harlén, 1997, Johanneshov

BILD: ENIRO SE



Gullmarstorget anlades på 1940-talet och renoverades i början av 2000-talet





BILD: STOCKHOLMSKALLAN.SE

Skanstullsbron 1959. Vy från Johanneshovsmotet mot Södermalm

vagnshållplats på nuvarande Arenavägen vid Nynäsvägen mellan 1940-1946 som trafikerades av linje 8-19. Denna linje fanns även mellan 1909-1920-talet med namnet Gamla Skansen.

Stationen trafikerades idag av T-bana 1 och är grenstation för bangrenarna till Hagsätra respektive Skarpnäck och Farsta Strand. 1958 ändrades stationsnamnet från Johanneshov till Gullmarsplan då Johanneshov ansågs vara ett för vidsträckt namn (bland annat är det en postadress i Söderort). 1990 kompletterades stationen med en stor bussterminal för Haninge/Tyresö-bussarna. Samtliga 800-linjer till Stockholm (utom 813, 818, 820) har sin ändstation här, dessa linjer flyttade från Ringvägen till Gullmarsterminalen. Bussterminal byggdes på däck över tunnelbanans spårområde och stationsbyggnaden är förbunden med trafikledningscentralen för tunnelbanans Gröna linje.<sup>133</sup> År 2000 anlades en station för Tvärbanan, som idag går fram och tillbaka från Sickla kaj till Alvik, väster om tunnelbanespåren. 2000 invigdes officiellt trafiken på tvärbanan mellan Alvik och Gullmarsplan. Två år senare invigdes också förlängningen av banan mellan Gullmarsplan och Sickla udde.<sup>134</sup>

### Broarna & Nynäsvägen

Gullmarplan är förbundet med Södermalm och Stockholm city genom tre broar, Skansbron, Skanstullsbron och Johanneshovs-

bron. Nynäsvägen är den huvudväg som leder söderut från Skanstull ut mot söderförorterna och ända ut till Nynäshamn.

### Skansbron

Innan 1923 gick den enda sjövägen från Saltsjön in till Mälaren via Slussen. Vid Skanstull fanns bara en vallgrav med en enkel träbro som förband Södermalm och Hammarbylandet. Men 1923 grävdes kanalen Hammarbykanalen fram för att skapa ytterligare en farled för båttrafik mellan Saltsjön och Mälaren. Skansbron byggdes över denna kanal och bron tillät och tillåter fortfarande sjötrafik genom broöppning när höga fartyg ska passera. Bron trafikerades av både bilar och spårvagnar som gick ut till Enskede och Örby, men efter det att Skanstullsbron invigdes 1947 och tunnelbanan invigdes 1950 trafikerades nu bron endast av lokal biltrafik och nås norrifrån från Ringvägen.<sup>135</sup>

### Skanstullsbron

Skanstullsbron fortsätter i Götgatans förlängning över Hammarbyleden och ansluter till Nynäsvägen på andra sidan. Det är en högbro som byggdes mellan åren 1944-1947 och består av två broar, en för spårvägs/tunnelbanetrafik (1946) och en för biltrafik (1947).<sup>136</sup>

### Johanneshovsbron

Johanneshovsbron är den nyaste av de tre Skanstullsbroarna. Trafiken består bara av

<sup>133</sup> Harlén, 1997, Johanneshov & Gullmarsterminalen  
<sup>134</sup> www.sl.se 2009

<sup>135</sup> Harlén, 1997, Skansbron  
<sup>136</sup> Harlén, 1997, Skanstullsbron



biltrafik som kommer från Stockholm city och ansluter till Nynäsvägen genom Johanneshovsmotet. Även denna bro är en högbro och den invigdes den 9:e oktober 1984. Bropelarna består av 1,8m diameters cylindrar<sup>137</sup> och bildar tillsammans med Skanstullsbrons pelare och undersida ett spännande betonglandskap.

#### Nynäsvägen

Nynäsvägen är motorvägen som idag skär Johanneshov mitt itu. 1939 fick Nynäsvägen (Riksväg 73) först sitt namn i Stockholms kommun. Den tidigare landsvägen som gick från Skansbron söderut var Dalarövägen. Nynäsvägen ökade i betydelse när Södra begravningsplatsen (Skogskyrkogården) anlades 1895 och exploateringen av Enskede 1908 påbörjades och i och med Skanstullsbrons tillkomst fick Nynäsvägen en helt ny dignitet. 1961-71 breddades vägen till sex körfält och blev motorväg.<sup>138</sup> År 2004 invigdes Södra länken som man idag kan nå från Nynäsvägen.<sup>139</sup>

#### Kolerakyrkogården

Mellan Hammarbybacken, Olaus Magnus väg och Skansbacken ligger Skanstulls begravningsplats också kallad Kolera kyrkogården. Kyrkogården började användas 1809 dels som fattigkyrkogård, dels som kyrkogård för de som dog i lantvärnssjukan 1808-1809. Under koleraepidemierna 1834 och 1853 användes kyrkogården

flitigt. 1860-1895 var kyrkogårdarna på Södermalm överfulla och Skanstulls begravningsplats uppläts även för vanliga människor. 1895 togs Sandborgskyrkogården (Skogskyrkogården) i bruk och gravsättningar på kolera kyrkogården avtog och 1901 upphörde de helt.<sup>140</sup>

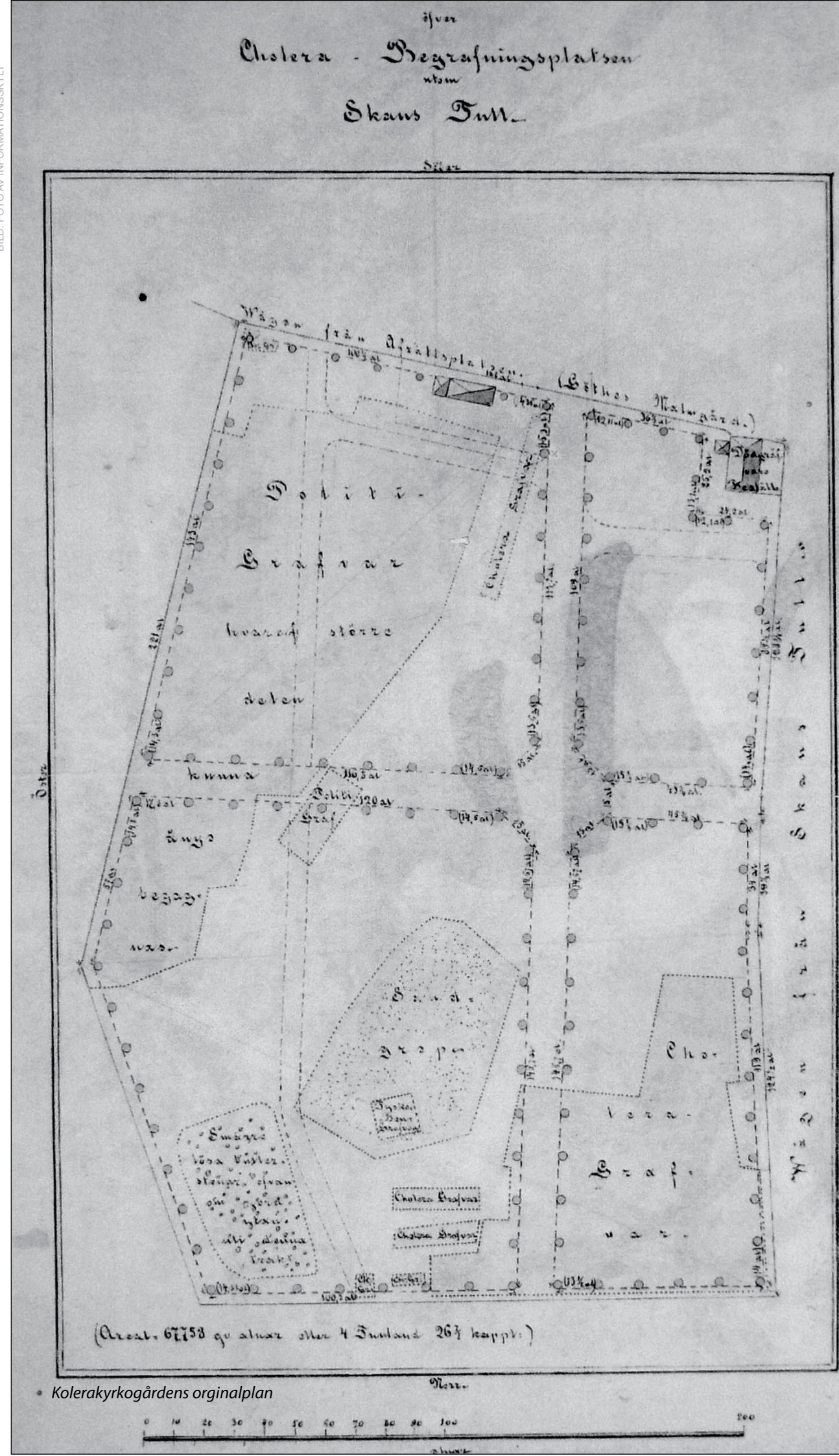
Sedan 1917 sköts kyrkogården av parkförvaltningen, men den är ännu inte avlyst som kyrkogård. Gravstenarna har samlats ihop och ställts vid dödgrävarbostället. Ett enda kors står kvar på sin ursprungliga plats, graven för Johannes Weilbach (1811-1853). Det gamla dödgrävarbostället från 1832 ligger fortfarande kvar på sin ursprungliga plats.<sup>141</sup> 1997 rustades parken och begravningsplatsen upp genom att gångvägssystemet restaurerades, belysningen förbättrades, fler sittplatser placerades ut, nya träd, blomsterlökar och ängsblommor planterades. Samtidigt hägnades hela kyrkogården in med ett rött staket liknande det som syns på ett fotografi från 1938.<sup>142</sup>

#### Kommunikationer- spårvagnar

Hästspårvagnar började trafikera Stockholms gator först 1877, då den första linjen (den blivande ringlinjen) öppnades. Denna linje trafikerade hållplatserna Slussplan - Roslagstorg. Slussplan - Skeppsbron - Norrebro - Gustav Adolfs Torg - Strömg - Östra trädgårdsg - Norrmalmstorg - Norrmalmsg - Södra Humlegårdsg - Engelbrektsplan

137 Harlén, 1997, Johanneshovsbron  
138 Harlén, 1997, Nynäsvägen  
139 www.vv.se 2009

140 informationsskylt vid kolerakyrkogården  
141 Harlén, 1997, Skanstulls begravningsplats  
142 informationsskylt vid kolerakyrkogården



Kolerakyrkogårdens originalplan





BILD: STOCKHOLMSKALLAN.SE

Hållplatsen vid Gullmarsplan 1957

Stora Träskg – Roslagstorg.<sup>143</sup> I slutet av 1870-talet fanns endast ändhållplatser så passagerarna hoppade av och på efter behov. Under de första åren fanns heller inga konduktörer utan passagerarna skötte själva betalningen med hjälp av bössor på vagnarna. Under vissa delsträckor kunde man behöva koppla på ytterligare en häst. Dessa reds av s.k. utridargossar. Vanligtvis kallade "Spårvagns-Kalle" eller "Stockholms cowboy".

Uppför Hornsgatspuckeln användes dock ångspårvagn under åren 1887-1901 p.g.a. den mycket höga stigningen. Detta var Sveriges allra första maskindrivna fordon i stadstrafik. 1901 elektrifierades spårvägen med en linje på Södermalm. Norra delarna av staden fick vänta till 1904. Detta berodde troligtvis på att Stockholmstrafiken drevs av olika företag på de norra och södra delarna fram till dess att linjerna sammankopplades vid Slussen 1922 av AB Stockholms Spårvägar (SS).<sup>144</sup>

Införandet av elektrisk drift möjliggjorde även längre linjer och trafiken kunde utsträckas utanför Stockholms innerstad. Den första förortslinjen på söder kom 1909, då Södra Bolagets linje 3 drogs ut från Skanstull till Kyrkogårdsvägen i Enskede. Spårvagnarna gick på den tiden direkt över näset mellan Södermalm och Hammarbylandet då Skansbron inte ännu var byggd. Linjen var från början enkelspårig och byggdes successivt ut till dubbelspår. Så sent som 1916

fick den sista sträckan Slakthuset-Enskede dubbelspår. Den senare förlängningen till de Gamlas väg och Skarpnäck byggdes redan från början med dubbelspår.

1919 blev Södra Bolaget, som drev de södra förortsbanorna, införlivade med Stockholms Spårvägar (SS) och Enskedelinjen ändrade därmed namn till linje 8. Linjen byggdes ut genom villaområdena för att 1926 få sin slutstation i Skarpnäck. På 1930- och 1940-talet byggdes många flerfamiljshus i området och 8:an fick en stor uppgift att transportera folk till arbetsplatserna i innerstaden.

Linje 8 tillsammans med linje 19 (Örbylinjen) blev de första "tunnelbanetågen" i Stockholm. Från den första oktober 1933 gick de i den nya tunneln under Södermalm mellan Slussen och Ringvägen. 1950 invigdes tunnelbanan som gick i samma tunnel ut mot Enskede och linje 8 blev tunnelbanelinje 18. Linje 19 öppnades för trafik den sista september 1930 och trafikerade sträckan Slussen-Örby.

Linje 19 använde samma spår som linje 8 från Slussen till Slakthuset, där den fortsatte på egen banvall genom Enskede till Örby. Vid tunnelbanans öppnande fick linje 19 vända vid Skärmarbrink mot Örby, denna trafik pågick till den 4:e juni 1951 då all spårtrafik nedlades på linje 19.<sup>145</sup> Spårvagnslinjerna ersattes successivt av tunnelbane- och busstrafik men i samband med högertrafikomläggningen 1967 försvann

143 [www.sl.se](http://www.sl.se) 2009

144 [www.biblioteket.stockholm.se](http://www.biblioteket.stockholm.se) 2009

145 Eriksson, 1991,



alla Stockholms spårvagnslinjer utom några få förortslinjer.<sup>146</sup>

### Omgivande bostadsområden

Under 1930-talet var Stadsbyggandet i Stockholm väldigt influerat av att bostadsförhållandena i Stockholms innerstad var så usla. Stockholmarena hörde till de mest trångbodda i Europa. Detta ledde till att nya funktionalistiska idéer där luften, ljuset, grönskan, öppen och fri bebyggelse utan industrier och separerat från trafik var de nya idealen. Hammarbyhöjden, som ligger öster om Johanneshov, är något av det bästa exemplet på stadsbyggande från denna tid. Här byggdes den "vita staden" med långsmala, ljusa moderna funkishus förlagda i naturen upp.<sup>147</sup>

Hammarbyhöjden bebyggdes huvudsakligen mellan 1936-1939 och endast smalhus med tre våningar och med en bredd på 10 m förekom. Snart efter inflyttningen klagade de boende på att det fanns ett dåligt utbud av affärer och annan service. Det fanns gott om småbutiker i bottenplan men post, bank och apoteket saknades. Området började förfalla och på 80-talet rustades husen upp med nya hissar och även en viss förtätning skedde men inte i den omfattningen som man i början av restaureringen hade planerat.<sup>148</sup>

Årsta, som är beläget väster om Johanneshov, byggdes däremot på 1940-talet och då hade nya tankar från England om grannskapsenheter kommit till Sverige. Albert Li-

enberg gjorde den första stadsplanen över Årsta 1939. I stort sett byggdes Årsta efter denna plan med undantag för den yttersta västliga delen som inte byggdes förrän på 1950-talet. Terrängen, vegetationen, utsikter och placering av byggnaderna var fortfarande viktigt men en ny social aspekt med stadsdelscentrum och grannskapsenheter tillkom i planeringen. P.g.a. kriget blev inte Årsta centrum klart förrän 1953 men när det stod klart fanns det teater, musiksal, bibliotek, föreningslokaler och ungdomscaféer runt torget.<sup>149</sup>

### Sportområdet Johanneshov

Ända sedan Johanneshovs IP (Söderstadion) anlades 1923 har sporten alltid varit närvarande i Johanneshov. Idag är det Hovet med dess hockey, Söderstadion med sin fotboll och Globen med sport och culturevenemang som mycket av livet i stadsdelen kretsar kring. På 1950-talet byggdes isstadion Hovet som 1980 behövde omfattande renoveringar. Istället utlystes en arkitekttävling och Bergs arkitektkontor vann med sitt förslag Globen. De kontors- och affärsbyggnader som färdigställdes 1992, för att ge liv och någon slags konkurrens gentemot city åt området, ritades av Sven Danielssons arkitektkontor, Nyréns arkitektkontor och Bo Zachrissons arkitekter. 1989 spelades hockey VM i Stockholm och Globen var precis klar till invigningen av detta arrangemang.<sup>150</sup>

149 Söderström, 2003, sid 251-253

150 Söderström, 2003, sid 146

146 www.biblioteket.stockholm.se 2009

147 Sax, 1989, sid 11

148 Söderström, 2003, sid 118



Hammarbyhöjden  
tillkom under 30-talet.  
Bebyggelsen består uteslutande av smalhus





a.



b.



c.



d.



e.



f.

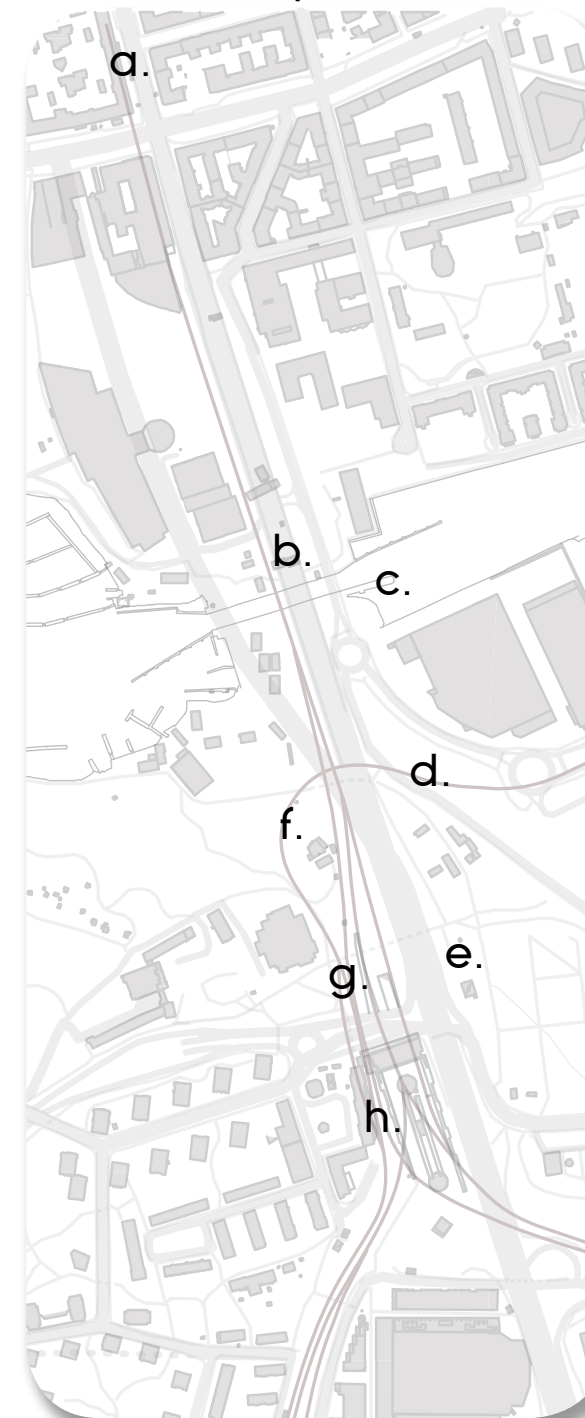


g.



h.

## Från Götgatan till Gullmarsplan



Miljöerna kring Gullmarsplan domineras kraftigt av den invecklade trafikapparaten. Nynäsvägen är via Johanneshovsbron en förläggning på Götgatan på Södermalm. Götgatan (a.) är fyrfilig, omgiven av slutna kvarter med caféer, restauranger och butiker i gatuplan. Götgatan övergår i Johanneshovsbron (b.) som utgör en av tre förbindelser över Årstaviken (c.) mellan Södermalm och Söderort.

De många trafikslagen som passerar genom Johanneshov kräver alla sin infrastruktur. Tvärbanans (d.) spår går i eller över markplan och kan i flera fall utgöra barriärer. I Johanneshovsmotet (e.) sammanstrålar flera olika vägar i en lösning av viadukter, ramper och rondeller. Här möts både regional trafik via södra länken, busstrafik och lokal trafik. Bilvägarnas dominans leder till lösningar där gång och cykeltrafik måste förpassas till tunnlar och viadukter (f.). På grund av Nynäsvägens bredd blir tunnelarna ofta långa och mörka.

Gullmarsplans station ligger till viss del i dagen (g.). Spåren utgör en dominant del av miljöerna kring Gullmarsplan, i områdena längre söderut går spåren inte längre i tunnlar utan i marknivå och blir därför starka element i områdena.



Gullmarsplans station är en knutpunkt för både tunnelbana, tvärbana och busstrafik. Bussterminalen (i.) är förlagd ovanpå stationsbyggnaden. Själva biljetthallen ligger i markplan och tunnelbana och tvärbana i ett undre plan. Trappor, tunnlar och underjordiska passager (j. samt k.) är på grund av de många nivåerna en fundamental del av arkitekturen vid Gullmarsplan.

Det intilliggande torget är en levande mötesplats med en skala inte alls olik innerstaden. Här förekommer torghandel (l.), serveringar, caféer, butiker (m.) och viss service. Torget ligger på stationens östra sida och har ingen direktkontakt med Nynäsvägen. Den västra sidan präglas istället av trafikaparaten där ramper leder trafiken mellan de olika nivåerna (n.). Nynäsvägens "lägsta" nivåer ligger i princip i samma nivå som tunnelbanan.

Kolerakyrkogården (o.) utgör ett historiskt minnesmärke men fungerar också som lokalt grönområde. Ett av de mest dominanta elementen är förstås Nynäsvägen (p.) som med sina sex filer starkt präglar miljön i Johanneshov.



BILDER: FÖRFATTARNA



*Utgångspunkter +  
Historisk inblick och Framtida planer +  
Hållbarhetsdiskussion  
= Generella mål*

*Generella mål +  
Specifik plats +  
**Platsen i Översiktsplanen** +  
Analyser  
= Konkreta mål*

## Johanneshov i Översiktsplanen

I översiktsplanen har man pekat ut Strategiska områden, tyngdpunkter och trafikinfrastrukturer. Dessa har man redovisat på en plankarta och man har även beskrivit alla dessa områden skriftligt i översiktsplanen.

Som man ser på plankartan så är Gullmarsplan utpekad som ett stadsutvecklingsområde där den centrala staden ska utvidgas men även som en knutpunkt där flera samband (befintliga och utvecklingsbara) med andra stadsdelar möts. Gullmarsplan är också beskrivet som söderorts största kollektivtrafikknutpunkt och här pågår det redan planer för en ny arena med kontor m.m. Även planer på att förändra Slakthusområdet till Matstaden pågår.

I planen fokuseras utvecklingen av Gullmarsplan till tre punkter där den första punkten är att Gullmarsplan och Globenområdet utvecklas till en attraktiv, tät och livaktig stadsmiljö där en tätare och attraktivare stadsmiljö bör utvecklas som även hänger bättre ihop med Globenområdet. Att Gullmarsplan integreras med Hammarby Sjöstad och stadsdelarna på andra sidan av Nynäsvägen är den andra punkten. Här önskas en bättre integrering med Hammarby sjöstads stadsutveckling genom att förbinda gatunäten eller att på något annat sätt förenkla rörelsen mellan stadsdelarna. I ett längre perspektiv kan stadsdelarna byggas ihop med bostäder, verksamheter, parker och offentliga miljöer. En överdäckning av Nynäsvägen föreslås också då detta skulle ge mycket stora förbättringar i om-

rådet. Den tredje punkten innebär att Gullmarsplan länkas samman med Årsta och Slakthusområdet genom att komplettera med bebyggelse och nya funktioner. Detta kan utföras när kraftledningen utmed Johanneshovsvägen lagts ner i tunnel. Tvärbanans omgivningarna pekas också ut som en plats som kan ges bättre innehåll och en attraktivare gestaltning.<sup>151</sup>

Stockholm stad tror att Johanneshov kommer att vara ett av de mest dynamiska utvecklingsområdena i Stockholmsområdet de närmaste decennierna. Därför har staden kommit med en vision som är mer preciserad för Gullmarsplan, Visionen Söderstaden 2030. Här presenteras visionsbilder och enkla planer som visar på strategier och tankar kring Söderstaden. Ord som city-living, restauranger, rekreation, shopping, jobb, avkoppling, upplevelser, nöje, gastronomi, bo och konserter förekommer i visionen.

Visionen är just en vision och den anger inte specifikt hur området ska se ut utan försöker med perspektiv, planer och ord förmedla ett folkliv och vilken typ av stad som staden har tänkt sig här.

### **Vision Söderstaden**

Visionen Söderstaden 2030 är en vidareutveckling av Vision 2030- Ett Stockholm i världsklass. När Stockholm ska profilera sig som en världsberömd upplevelsestad så har Söderstaden mycket att erbjuda. Det ligger centralt både i ett öst-västligt och i ett nord-

sydligt stråk med kopplingen mellan hela Söderort och innerstaden. Dessutom har området ett rikt utbud med arenor, hotell och shoppingområden som kan bjuda på upplevelser och nöjen i världsklass.

Samtidigt ska stadsdelen utvecklas till ett område där alla sorters familjer och familjestorlekar ska kunna bo i både äldre bebyggelse och nyproducerade bostäder, där det finns en city puls samtidigt som man har nära till skog och mark. Stadsdelen ska utvecklas till en attraktiv promenadstad<sup>152</sup>.

När området utvecklas behövs även satsningar för att stärka infrastrukturen, området är idag väl gynnat när det gäller kollektivtrafik men när nöjen, gastronomi och detaljhandeln etablerar sig kommer även kollektivtrafiken behöva anpassa sig.<sup>153</sup>

Stockholms översiktsplan - i korthet:

Den största förändringen i den nya översiktsplanen är att man väljer att bygga ihop mellanrummen i närförorterna och i större utsträckning exploatera grönområdena.

Gullmarsplan är i översiktsplanen utpekad som ett stadsutvecklingsområde där den centrala staden ska utvidgas men även som en knutpunkt där flera samband (befintliga och utvecklingsbara) med andra stadsdelar möts

*Visionen Söderstaden 2030* är en vidareut-  
152

Promenadstaden är ett begrepp som Kristina Alvendal, stadsbyggnads- och fastighetsborgarråd i Stockholm, använder sig av och som syftar till att ska det vara möjligt att gå i en sammanhängande stadsmiljö från till exempel Södermalm till Aspudden, Årstafältet och sedan tillbaka via Gullmarsplan.

153 [www.stockholm.se](http://www.stockholm.se) 2009

veckling av översiktsplanen, där Johannes-hov ska utvecklas till en attraktiv promenad- och upplevelsestad, med arenor, hotell, shoppingområden men också med nyproducerade bostäder för olika familjestorlekar som har närhet till skog och mark.

När vi valde att arbeta med Gullmarsplan hade inte Vision Söderstaden eller några specifika mål för Gullmarsplan satts i Översiktsplanen. När vi nu har utforskat översiktsplanen djupare och Vision Söderstaden har kommit har vi upptäckt att vi har samma uppfattning som staden i många frågor.

## Likheter mellan våra målsättningar och Stockholms Översiktsplan

### Våra målsättningar:

Johanneshov . som stadsdel:

*Urbana kvalitéer* – skapa en levande miljö

*En välanvänd stadsdel* – skapa en variation av funktioner och ett liv över dygnet

*En mångsidig stadsdel* – bygga för en blandad befolkning

*En tydlig och orienterbar stadsdel* -Tydlighet

*Människan i centrum* – fokus på offentliga rum där människan är överordnad bilen

Johanneshov . som del av staden:

*Förlängning av Götgatan och Södermalm* – knyta samman stadsdelar

*Gröna förbindelser och kommunikation* – Sammanbinda stråk och rörelser. Fokusering på rörelsen i och genom Johanneshov med park, grönområden och gatusystem som förbinder stadsdelen med Hammarbyhöjden och Årsta.

### Stadens mål:

De fyra stadsbyggnadsstrategierna

( som gäller för hela staden ):

*Levande stadsmiljö i hela Stockholm*

*Förstärkta samband i staden och regionen*

*Attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter*

*Förstärkning av den centrala staden*

Specifikt när det gäller Gullmarsplan i ÖP:n: Gullmarsplan och Globenområdet ska utvecklas till en *attraktiv, tät och livaktig* stadsmiljö.

Gullmarsplan ska integreras med Hammarby Sjöstad och stadsdelarna på andra sidan av Nynäsvägen.

Gullmarsplan ska länkas samman med Årsta och Slakthusområdet.

### Vision Söderstaden 2030

Stadsdelen ska utvecklas till ett område där alla sorters familjer och familjestorlekar ska kunna bo

Ska finnas både äldre bebyggelse och nyproducerade bostäder

Området ska ha en citypuls

Invånarna ska fortfarande ha nära till skog och mark.

Stadsdelen ska utvecklas till en attraktiv promenadstad

Infrastrukturen behöver stärkas

Vi kan därmed konstatera att vi tycker att staden utvecklar Stockholm på ett sätt som gynnar staden och tar tag i de viktiga frågor som Stockholm nu ställs inför. Översiktsplanen är tydlig i sina mål och i vilket liv man anser att skapa i staden men hur detta ska åstadkommas är de otydligare med. Det är detta som vi nu vill utforska i detta examensarbete.

## Sammanfattning Platsen

Gullmarsplan är ett område som vi anser uppfyller kraven för ett typiskt utvecklingsområden inom den närmaste framtiden. Platsen är omgiven av Årsta i väster, Hammarby höjden i öster, Enskede i söder och Södermalm i norr. Gullmarsplan är ett typiskt 40-tals område med "Hus i park" struktur och med Gullmarsplan som nav i stadsdelen med söderorts viktigaste kollektivtrafiknod.

Den historiskt viktigaste platsen i Johanneshov är Kolerakyrkogården som började användas som fattigkyrkogård 1809. Begravningarna upphörde 1901 men än idag finns det gravstenar som samlats ihop vid dödgrävarbostället syd väst i parken.

Förutom kollektivplatsen Gullmarsplan är Johanneshov mest känt för sitt sportområde med Söderstadion, Hovet och framförallt Globen som viktiga landmärken.

*Stockholm stad har utvecklat en vision för Johanneshov som kallas Vision Söderstaden -2030 där målen är att:*

- Det ska finnas både äldre bebyggelse och nyproducerade bostäder*
- Området ska ha en citypuls*
- I-nvånarna ska fortfarande ha nära till skog och mark.*
- Stadsdelen ska utvecklas till en attraktiv promenadstad*
- I-nfrastrukturen behöver stärkas*



*Utgångspunkter +  
Historisk inblick och Framtida planer +  
Hållbarhetsdiskussion  
= Generella mål*

*Generella mål +  
Specifik plats +  
Platsen i Översiktsplanen +  
**Analyser**  
= Konkreta mål*

## Vad analysera och var börja?



Frågan är omfångsrik. Ett så stort område som det vi valt innehåller mängder med tänkbara aspekter att undersöka och analysera. Någon form av avgränsning i relation till vad som är intressant för våra mål behövs. Genom våra Principiella Riktlinjer har vi fått ett grundläggande fokus. Det handlar om förbindelse med den övriga staden och grönområdena, urbana kvalitéer, variation av funktioner, variationer av boende och besökare och tydlighet i form (orienterbarhet).

De här delområdena har lett arbetet till vidare efterforskningar där vi försökt hitta tankar rörande de nämnda aspekterna. Vi har valt att stödja oss på ett antal författare som vi anser ha undersökt de här frågorna på ett bra och användbart sätt. Ingen av dem täcker in alla de betraktningvinklar vi varit intresserade av så vi har hämtat synpunkter från flera. Att forma om deras ståndpunkter till analysmetoder är vårt grepp och kanske inte nödvändigtvis något de själva skulle gjort<sup>154</sup>. Trots att deras ståndpunkter kanske inte ursprungligen var tänkta som verktyg.

I analysfasen är det inget problem att direkt undersöka de här variablerna men för att skapa bättre koherens med förslagsdelen börjar vi ett steg högre upp i ordningen nämligen i hela stads(dels)strukturen. Vi menar att för att få en full effekt av

förändringar måste det vara en del av en fungerande helhet. Det spelar exempelvis ingen roll hur attraktivt och välplanerat ett grönområde är om vägen dit är skärmad av en svårforcerad genomfartsled eller går genom en mörk och otrygg miljö som ingen vill passera.

<sup>154</sup> Med undantag för Kevin Lynch som har ganska tydligt formulerade verktygsparametrar



## Valet av författare

Som underlag och bakgrundsmaterial inför analysfasen har vi läst *Kevin Lynch, Jane Jacobs* och *Jan Gehl*. Med hållbarhetsdiskussionen i ryggen har vi uppfattningen att en tät struktur erbjuder bäst förutsättningar för den uppgift vi står inför för tillfället.

Jane Jacobs och Jan Gehl kan båda, mycket förenklat, argumentera för hur man skapa liv i staden. De har en del olika referensobjekt och skiljer sig ibland åt men överlag är de relativt samstämmiga, framför allt utgår de båda från den *täta staden*. Jacobs intresserar sig främst för stadens gata och områdets blandning av funktioner medan Gehl utgår mycket ifrån människan och hur hon uppfattar staden.

Vi har därför funnit att dessa utgör en god bas att stå på då vi söker skapa just en levande stadsdel med en tät struktur. Därtill har vi valt Kevin Lynch vars analysmetod vi ser som användbar när det gäller bl.a. orienterbarheten i staden.

### Kevin Lynch

Kevin Lynch var en amerikans stadsplanerare och författare som levde mellan 1918 och 1984. Han var verksam i USA vid tekniska högskolan MIT i Massachussets. Hans forskning fokuserade på hur individen upplever staden och navigerar sig i den urbana miljön. Det mest kända verket är boken *Image of the City* (1960) där Lynch presenterade resultatet av en femårsstudie kring hur människor uppfattar och mentalt organiserar sin omgivning. Hans fokus ligger på hur

människor navigerar sig runt i staden med hjälp av s.k. mentala kartor.

Kartorna formas av olika element som Lynch sorterade i fem typer:

*Stråk (paths)* – gator, trottoarer och andra ytor som används för förbindelser.

*Gränser (edges)* – upplevda hinder i omgivningen, till exempel murar, floder och byggnader.

*Områden (districts)* – delar av staden med en enhetlig arkitektonisk eller kulturell karaktär.

*Noder (nodes)* – samlingsplatser, större korsningar.

*Landmärken (landmarks)* – betydelsefulla objekt i omgivningen som kan användas som referenspunkter.<sup>155</sup>

Elementen gör i sig inga anspråk på att indikera någon form av kvalitet utan kategoriserar helt enkelt bara upp stadens form i tydliga komponenter. Att läsa ut ett värde av en sådan analys är således upp till betraktaren.

Vad vi intresserar oss för i de här olika elementen i Johanneshov är att:

*Stråk* bör utgöra huvudrörelseriktningarna, dels inom stadsdelen men också vidare till övriga staden. Exempelvis större gator, trottoarer eller cykelvägar. Mindre stråk som lokalgator leder mindre flöden till gemensamma knutpunkter, kanske ett landmärke eller torg och parker (noder).

<sup>155</sup> [www.csiss.org](http://www.csiss.org)

De bör forma en grundstruktur för förbindelse och kommunikation.

*Gränser* kan utgöra barriärer, t.ex. en stor väg, ett vattendrag, ett järnvägsspår eller ett topografiskt element som en kraftig brant. Sådana barriärer begränsar tillgängligheten och deras effekt bör minskas. En annan typ av gräns vilken inte är lika problematisk är skillnaden mellan olika distrikt. En skiljelinje snarare, vilken kan vara viktig för samhörigheten och identitetsskapandet.

Vi vill begränsa barriäreffekter men därmed inte nödvändigtvis skiljelinjer.

*Områden* är ytor som är fysiskt, eller uppfattat, samhöriga. De bör vara tydliga för att främja orienterbarhet och tillhörighetskänsla.

*Noder* fungerar som knutpunkter där stråk och vägar strålar samman. En korsning kan vara en nod men sett i stadsdelsskala är vi intresserade av större noder som torg och parker. Här anser vi de (tillsammans med större stråk) vara goda underlag för verksamheter.

*Landmärken* kan fungera som referenspunkter men också bidra till att skapa en mental bild av området, en logotype om man så vill. Ett befintligt exempel är Globen.

### Jane Jacobs

Jane Jacobs föddes 1916 i den amerikanska staden Pennsylvania. Hon hade ingen formell utbildning i arkitektur eller stadspla-

nering men har blivit känd som arkitekturkritiker när hon 1961 kom ut med sin mest kända bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall* där hon använder sina egna observationer av New York för att formulera sina åsikter om livet i staden. I boken är hon mycket kritisk till den funktionalistiska stadsplaneringen och propagerar för den blandade staden och dess liv. Gatans betydelse är viktig för henne, hon menar att det är här livet utspelar sig<sup>156</sup>.

Jacobs skriver om gatan som som en plats som kan ge trygghet och kontakt om den har rätt förutsättningar. Grundförutsättningen för gatan ska fungera är att den ska ha ett stort utbud av butiker och andra inrättningar, som är öppna för offentligheten, utspridda längs trottoarerna. Det måste också finnas restauranger, barer och butiker som är öppna på kvällen och natten. Dessa inrättningar ger ett liv över dygnet och ökar tryggheten på trottoaren. Jacobs menar att en gata fylld med människor ofta är en tryggare plats än en folktom, där ingen kan se om man blir överfallen.<sup>157</sup>

För att en gata ska fungera säkert måste den ha tre huvudegenskaper. Den måste ha en tydlig gräns mellan offentliga och privata rum och det måste finnas ögon på gatan som naturligt övervakar gaturummet med hus som vänder sina yttergångar och fönster mot gatan. Trottoaren måste också användas kontinuerligt för att öka antalet

156 Jacobs, 2005, sid 51-

157 Jacobs, 2005, sid 58

ögon på gatan men även för att folk i husen sa lockas att titta ut på gatan. Folk vill titta på människor och inte på en tom gata. Människor lockar mer människor.<sup>158</sup>

För att skapa mångfald i staden som i sin tur genererar ett blomstrande stadsliv måste fyra aspekter vara tillgodosedda. Dessa är att stadsdelen måste ha *mer än en primär funktion* som lockar till sig människor på olika tider av dygnet, många små kvarter som gör att *fler gator korsar varandra* och skapar många möten för människor. Stadsdelen måste även ha *äldre byggnader* vilka sänker hyrorna och skapar en blandning av människor som kan leva i området. Det behövs också en *tillräckligt stor koncentration av människor* för att göra stadsdelen levande och agera underlag för det utbud som de ska försörja. Alla dessa fyra villkor i kombination måste uppfyllas för att skapa en mångfald.<sup>159</sup>

Primära funktioner är funktioner som i sig själv genererar en rörelse av människor till en specifik plats. Det kan vara bostäder, kontor och industrier men kan också vara platser för kultur, utbildning och rekreation och i viss utsträckning även museum, bibliotek och galleri. Dessa funktioner måste medföra människor som rör sig på olika tider på dygnet och som kan använda samma faciliteter gemensamt för att vara en tillgång för det sociala livet och tryggheten men även för de ekonomiska effekterna. Primära funk-

tioner genererar i sin tur sekundära funktioner som utgörs av de företag som växer upp som ett gensvar på närvaron av primära funktioner. Dess funktion är att betjäna de människor som de primära funktionerna attraherar, det kan t.ex. vara restauranger och andra butiker i ett kontorsdistrikt. Kontorsdistriktet är den primära funktionen och restaurangerna de sekundära. Jacobs menar att om rätt förhållande råder kan en självgenererande process uppstå där utbudet blir allt mer varierande, vilket i sin tur leder till än större dragkraft för besökare. I extrema fall kan då denna sekundära funktion eller mångfald i kraft av sitt breda utbud och sin attraktionskraft utgöra en primär funktion i sig själv.<sup>160</sup> Ett exempel i Stockholm på detta är SoFo på Södermalm som idag är känt för sitt stora utbud av caféer och restauranger.

### Jan Gehl

Jan Gehl är en dansk arkitekt och professor i urban design. Han är född 1936 och kanske mest känd för att ha drivit på omdaning av Ströget i Köpenhamn till gågata. I hans bok *Livet mellem husene* kan man få sig en tydlig bild av vilka värden Gehl värdesätter i en stad.

Primärt kan man säga att människan är utgångspunkten i hans synsätt. Vi människor har vissa grundförutsättningar i hur våra sinnen uppfattar saker, på vilka avstånd vi klarar av att se eller höra andra människor. Hur nära vi behöver stå för att känna t.ex.

158 Jacobs, 2005, sid 57

159 Jacobs, 2005, sid 176-177

160 Jacobd, 2005, sid 187-189



lukten av parfym eller liknande. Sinne-  
nas förmåga att förnimma är viktiga då de i för-  
längningen sätter skalan. Vi är konstruerade  
för att gå (vilket sker i ca 5 km/h) men när vi  
sätter oss i en bil ökar hastigheten drama-  
tiskt och förutsättningarna ändras snabbt.  
Skyltar måste göras större, vi uppfattar inte  
detaljer i omgivningen, vi hinner inte se an-  
dra människors ansiktsuttryck osv.

Människan är också central i Gehls tanke-  
gångar i den meningen att vi är sociala indi-  
vider och vi interagerar med varandra. Här  
kan han tydligt visa hur vi söker oss till stråk  
och platser där vi ser och hör andra männis-  
kor. Förenklat kan man säga att människor  
attraherar människor.

Gehl delar upp aktiviteterna i tre olika ni-  
våer: Nödvändiga aktiviteter, som att gå till  
bussen eller posta ett brev. Valfria aktivite-  
ter, när vi tar en promenad, går in i en butik  
som ser trevlig ut eller stannar för att titta  
på en gatumusikant och sociala aktiviteter,  
som är beroende av andra människor i det  
offentliga rummet. Exempel på detta kan  
vara barn som leker, samtal mellan männis-  
kor men också bara passiva aktiviteter som  
att betrakta och höra andra människor.

Gehl pekar på fyra olika planeringsbeslut  
som påverkar människors i deras vardag i  
det offentliga rummet. Dessa kallar han att  
samla eller sprida, att integrera eller segre-  
gera, att öppna upp eller stänga ute, och att  
avvisa eller invitera. Dessa motsatser ställs  
mot varandra men betyder inte att det ena  
värdesätts högre än det andra, det beror

helt på dess omständigheter. Han delar upp  
alla dessa planeringsbeslut i olika skalor  
och beskriver dem utifrån dessa. I den stora  
skalan beskriver han hur stadsplaneringen  
kan göras på olika sätt. I den mellanliggan-  
de skalan hanterar han den lokala plane-  
ringen och i den lilla skalan ser han mer till  
detaljerna.

Kortfattat kan man sammanfatta Gehl med  
att han vill att människors ska mötas och att  
stadens struktur ska stödja detta. Han vän-  
der sig därför mot att staden byggs glest  
eftersom detta inte bara leder till att män-  
niskor blir utspridda men också till att de  
använder bilen i mycket större utsträckning  
än vad de annars skulle behöva.

Gehl är en stor förespråkare för att man bör  
gynna fotgängare framför bilar i staden. Bra  
miljöer för de gående gynnas av få barriärer  
och mycket detaljer i miljön. Man bör aktivt  
försvåra bilarnas tillgänglighet, eftersom de  
förhindrar möten med andra människor. De  
skapar en hög ljudnivå som försvårar samtal  
och försämrar utevistelsen men tar framfö-  
rallt stor plats vilket leder till långa avstånd  
och torftigare miljöer.

Byggnaderna i staden bör ligga nära var-  
andra och gärna placeras längst rörelse-  
stråken där de ska vända sina entréer mot  
livet på gatan. Det är viktigt att husen inte  
stänger ute gatan genom att vända baksi-  
dan mot det offentliga stråket. Stora enhe-  
ter och ytor (t.ex banker, matbutiker eller  
parkeringsplatser) med samma funktioner

eller med långa fasader utan fönster har en negativ effekt på stadslivet.

Gehl föreslår att man inte bygger för stora öppna platser eller för höga hus. När man bygger högre än fem våningar tappar man kontakten med marknivån.<sup>161</sup> Av samma anledning bör man inte heller sprida ut människor på olika nivåer. Då tappar man interaktionen mellan de olika planen samtidigt som människor ofta inte använder en plats som de inte kan se. Han menar att vi människor är bra på att orientera oss i marknivå, däremot har vi inte samma fokus på vad som händer ovanför våra huvuden, av dessa skäl bör man undvika gångtunnlar och andra nedsänkta öppna platser<sup>162</sup>.

161 Gehl, 2006, sid 98  
162 Gehl, 2006, sid 97

### Empiri och subjektivitet

Analyser representerar inte någon fullständig bild av verkligheten. Inte heller kan de vara till 100% objektiva. Olika personer, professioner och individer närmar sig uppgifter på olika sätt och skulle säkerligen välja olika analyser. Man kan också göra olika eller i alla fall varierande tolkningar. Det här beror på allt från erfarenheter, kunskaper men framförallt de mål man initialt satt.

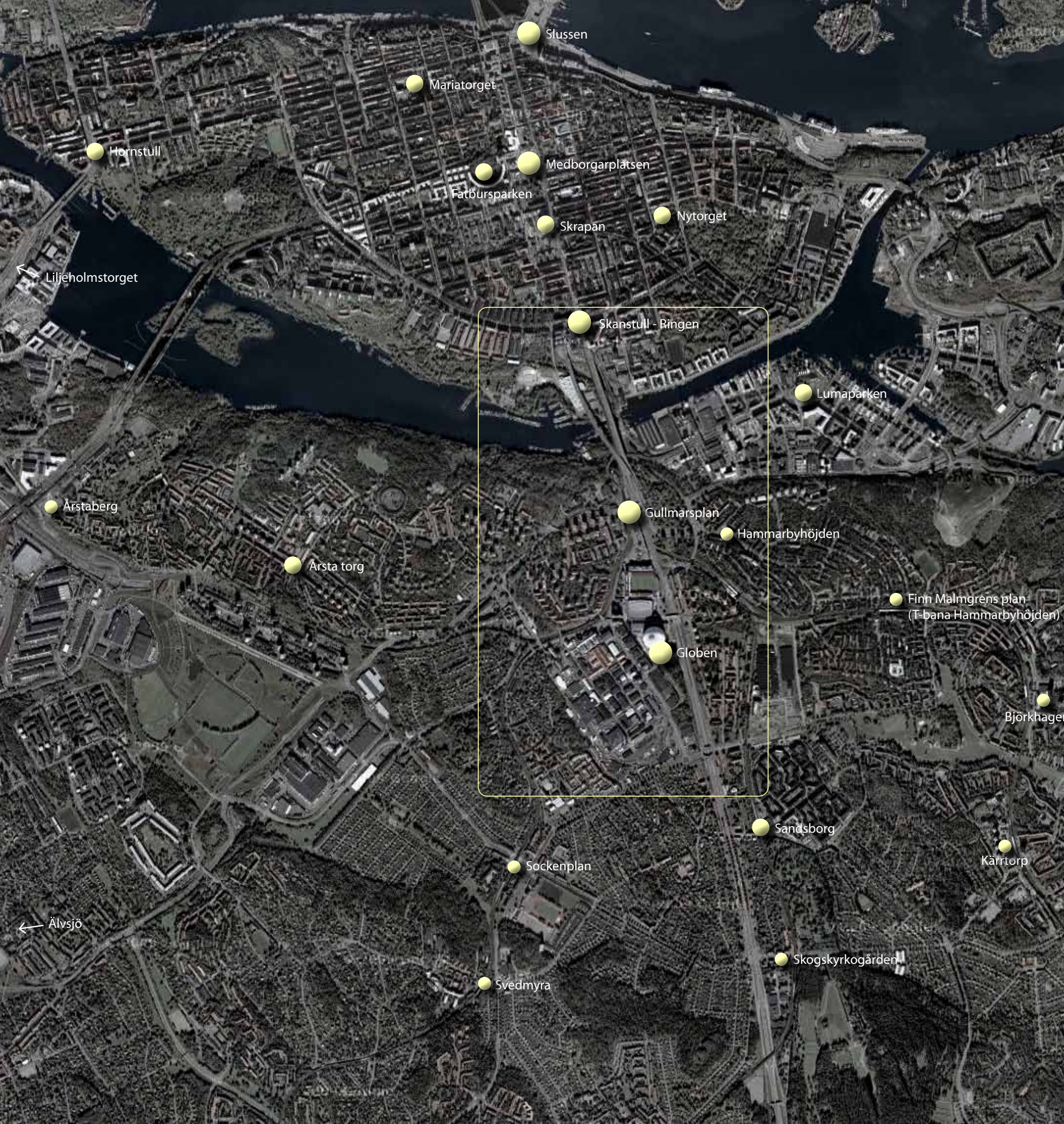
Det första steget till förslagets slutgiltiga form tas alltså redan i målen. Dessa påverkar vilket bakgrundsmaterial man går igenom och vad som sedan blir intressant att analysera. Analyserna som ligger till grund för förslaget kan givetvis också undersöka och utformas på olika sätt vilket i förlängningen har betydelse för slutresultatet.

Kontentan är att oavsett om analyser är baserade på en *uppfattning* om ett förhållande eller en empirisk undersökning så kommer ett förslag att bli mer eller mindre färgat av subjektiva värderingar. Empiriska data är förstås mindre subjektiva till sin natur men valet av vilken data som presenteras, hur den presenteras, eller hur den samlats in är alla val som redan tidigt formar slutprodukten.

Vi har samlat på oss information som bygger på empiriska undersökningar. Valet av data bygger på de förhållanden och kvalitéer vi funnit intressanta, (Gehl, Jacobs). Vi har också kompletterat den informationen med egna analyser baserade på vår kunskap och uppfattning om platsen.

Fenomen	Att undersöka	Berör
Vägar & offentl. ytor	Typ av gator, barriärer, förbindelser	Fotgängares möjligheter och risker, möjlighet till rörelse inom området, tillgång till service, grönområden etc.
Grönstruktur Privat och offentligt Verksamheter	Närhet och tillgång till grönytor Grad av offentlighet Antal och grad av variation	Rekreativa kvalitéer Tillgänglighet Potentiella besökare och grad av olikhet hos dessa samt spridning över dygnet
Kommunikation	Buss, tunnelbana, gång och cykelv.	Möjlighet till rörelse genom området och tillgänglighet till övriga stadsdelar
Bostäder	Typ och storlek	Grad av variation av boend





## Noder i omgivningen

I ett första steg att undersöka platsen har vi analyserat Gullmarsplan / Johanneshovs närmaste omgivning. Kartan intill är en förteckning över de platser vi anser utgöra noder i området.

Noderna är mer eller mindre betydelsefulla knutpunkter med en eller flera egenskaper. De minsta är vanligen ett mindre torg eller öppen plats. Gärna i anslutning till ett Kommunikationsmedel som t.ex. tunnelbanan. (Exempelvis perifera stationer längs tunnelbanan som Kärrtorp, Sockeplan, Björkhagen etc.)

De medelstora är större knutpunkter med ett större antal butiker eller andra kvalitéer som kan locka besökare från andra delar av staden. (Sandsborg, Liljeholmstorget, Hornstull)

De största utgörs av viktigare noder med centrumkaraktär. Här finns ett stort antal butiker och restauranger. (Platsen är gärna känd utanför den omedelbara närheten som Slussen eller Globen. Hit hör också Älvsjö (mässan) även om den noden saknar torg- och centrumliv).

Sammanfattningsvis uppfattar vi ett starkt stråk med flera viktiga större noder i nord-sydlig riktning. Hållpunkterna är Globen-Gullmarsplan-Skanstull-Skrapan-Medborgarplatsen och Slussen. I öst-västlig riktning finns också ett stråk, om än inte lika påtagligt, längs med Tvärbanan; Årstaberg-Årsta torg-Gullmarsplan-Hammarbyhöjden.



Avgränsat område för analys



## Vägar och offentliga ytor




I de generella målen understryks vårt fokus på stadsrummet och de offentliga platserna. En av de mest fundamentala beståndsdelarna är därför för oss vägstruktur och offentliga rum.

Kartan visar bilvägar och gång- och cykelvägar, varav vissa utgörs av torgytor, t.ex. ytorna mellan Globen City och Globen, Hovet och Söderstadion.

Vägstrukturen är organisk och slingrande. Den är typisk för områdets tillkomsttid då det innerstadsmässiga rutnätet var ett övergivet ideal. Istället skulle husen stå fritt med mycket omkringliggande luft, ljus och grönska. Strukturen tillåter hög tillgänglighet med bil, flera av områdena har större gemensamma garage.

Ryggraden strukturen för bilföraren är Nynäsvägen. Vägen är en förlängning av Götgatan på Södermalm men matas även av trafik ifrån City via Johanneshovsbron. Mötet sker i Johanneshovsmotet vilket är den stora rondell som ligger i höjd med Gullmarsplan.

Södra länken kommer i dagen på Johanneshovsvägen, inte långt från Gullmarsplan, och matar innerstaden med regionaltrafik både öster och västerifrån. Den fortsätter vidare i tunnel österut. Ett stort problem med Johanneshovsvägen är att den regionala trafiken kommer upp väldigt nära Gullmarsplan och gör att detta blir en plats där regionaltrafik och lokaltrafik blandas.

-  Tunnel
-  Bilväg
-  Torgyta, Gång- och Cykelväg







## Grönstruktur

Grönstrukturen utgör nästa viktiga ram. Denna karta är gjord utifrån Parkplan Södermalm, Parkplan Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och Parker Skarpnåcks stadsdelsförvaltning. För att förstå karaktären på grönytorna har vi delat in dem i 10 olika kategorier. Parkens karaktär används för att beskriva parkens miljö och hur parken är gestaltad, dessa kategorier (förutom torgyta) är hämtade från Stockholms Parkprogram.

**Parkkvarter:** Halvöppen park (mindre än 0,5 ha), en grön oas med gräsytor och sittplatser för avkoppling. Lekplatser förekommer och kan ibland dominera. Blomsterplanteringar kan finnas.

**Naturparker:** Sluten till halvsluten skogsmiljö ofta på höjdrygg. Kan också vara öppen med bergsklippor. Tall och lövträd och ofta med blommande buskar. Stig och gångväg för promenader, lek, naturupplevelser och utsikt.

**Natur och friluftsområde:** Sluten till halvsluten skogsmiljö ofta på höjdrygg. Tall med lövinslag är vanligt. Stig, gångväg, motionsspår, promenader, lek och naturupplevelser. 5-50 ha

**Kajparker:** Hårdgjort terrasserat strandstråk med omväxlande hårda sten- och trätor och vissa gröna vistelsezoner. Bryggor i vattnet kan förekomma. Promenader, utsikt och vila vid vattnet

**Aktivitetsparker:** Park formgiven för intensiv användning. Öppna gräsytor och träd är

stommen. Hårdgjorda gångvägar och platser. Folkliv, uteserveringar, picknick, solbad, skateboard, sportaktiviteter, evenemang och blomprakt.

**Parkgata:** Bred gata med trädplanterat grönt stråk. Stråket finns oftast i gatans mitt, men kan vara sidoordnat. Promenader, vila på bänk och grön oas.

**Parkstråk:** Halvöppet stråk med kommunikationsvägar, gräsytor och sittplatser för avkoppling. Lekplatser kan förekomma.

**Parktorg:** Små gröna platser med blomsterplanteringar och enstaka träd. Ofta en del av gatustrukturen. Folkliv och vila i solen på gräsmattan. Ofta med uteservering.

**Torgyta:** Ofta en del av gatustrukturen. Hårdgjordytta. Ofta med uteservering.

**Låganvända parkytor:** Grönytor som saknar socialt värde. Ligger ofta i anslutning till trafikleder.

Generellt kan man säga att området innehåller stora areor parkyta, speciellt öster om Ny-näsvägen. Detta beror naturligtvis på att det är ett modernistiskt område byggt efter principen "hus i park". Mycket av det gröna består av så kallade naturparker och låganvänd parkyta. Variationen i utbudet av olika parkkaraktärer är begränsat om man jämför med hur det t.ex. ser ut på Södermalm. (På kartan syns inte den privata grönska som finns inom fastighetsgränserna, t.ex. innergårdarna på Södermalm och den närmsta omgivningarna runt husen).

	Parkkvarter		Parkgata
	Naturmark		Parkstråk
	Natur/Friluftsomr.		Parktorg
	Kajpark		Torg
	Aktivitetspark		Låganvänd parkyta

Bollplan  
 Lekplats



## Grad av offentlighet





Att ett torg uppfattas som offentligt och en villaträdgård som privat råder förmodligen ingen tvekan om. Men med gemensamma gårdar, parker i anslutning till gården, allmänna platser utan förankring i det övriga stadsrummet måste skalan breddas.

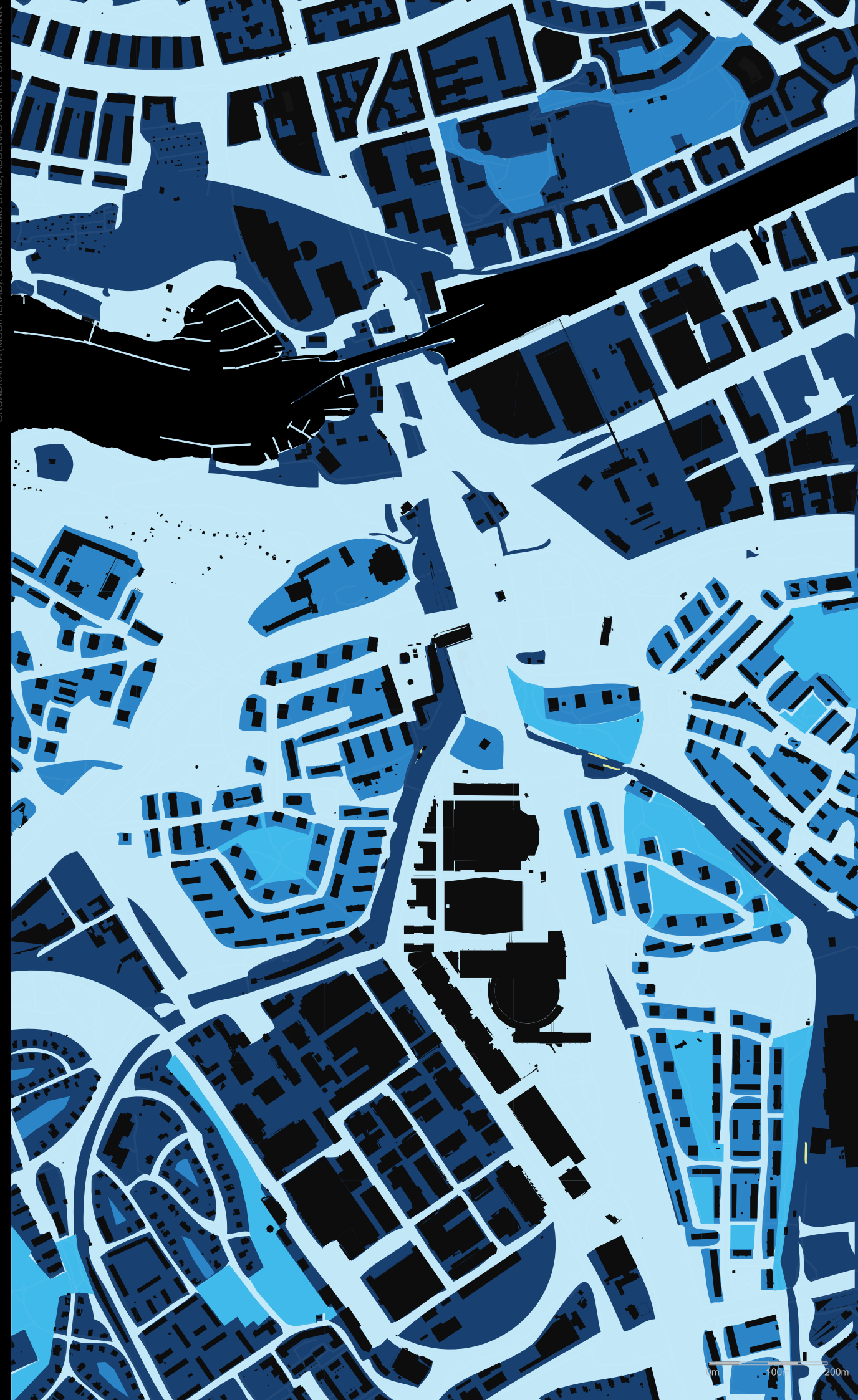
Vi har delat in området i fyra klasser (byggnader exkluderade) baserat på vår uppfattning av grad av offentlighet. I det den sista klassen privat har vi styrkt vår bedömning med fastighetsgränserna.

Villaträdgårdar och industrimark är exempel på ytor med tydliga avgränsningar. Här finns ofta en häck, ett staket eller kanske t.o.m en skylt. Att detta är privat mark för en viss grupp tvekar man inte på men gränserna är mycket oklarare i de större bostadsområdena där hus står fritt i park. Ytan närmast huset kan uppfattas som privat, iaf privat för en större grupp - de som bor i huset. Men inte långt därifrån ligger en lokal park som hela området nyttjar. Var går gränsen mellan parkytan och "husets" yta?

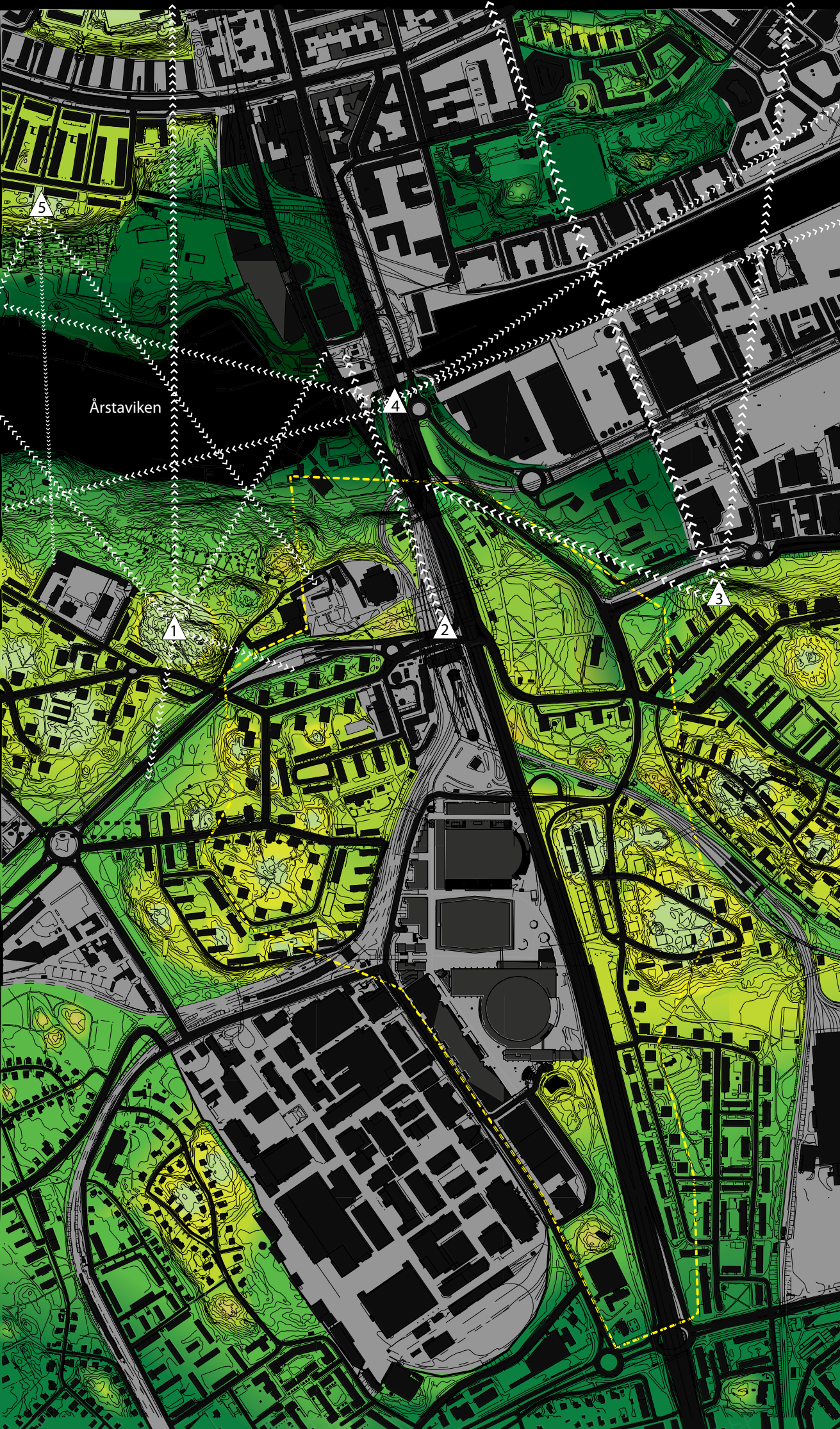
Vi menar att tydlighet i gränser är positivt, det skapar tillhörighetskänsla och indikerar tydligt ansvar. I fallen villaträdgård respektive torg finns ingen eller liten otydlighet.

Sammanfattningsvis menar vi att strukturen fungerar väl i fallen torg, vägar, villaträdgårdar men är diffus i miljöer kring de öppna kvarteren vilkas struktur är behäftade med en otydlighet.

-  Offentligt (behöver dock ej vara tillgängligt)
-  Halvoffentligt (offentligt med svag förankring i det övriga allmänna rummet)
-  Halvprivat (privat men utan tydliga gränser)
-  Privat (avgränsad för specifik grupp)







## Topografi

Som kartan visar är landskapet väldigt kuperat. Fördelen med landskapet är att det skapar utsiktspunkter, som skapar långa siktstråk framförallt längst med Årstaviken. Dessa utsiktsplatser, speciellt 1 & 3 ger fantastiska sikstråk ut över hela södra Södermalm.

På Södermalms sidan är landskapet också kuperat och även här finns en brant ner mot Årstaviken vilket ger en fin utsikt över Johanneshov, Årsta och Årtaskogen. Årstavikens öppenhet och landskapets terräng ger Johanneshov en visuell förbindelse med innerstaden vilket gör att närheten till innerstaden blir väldigt närvarande i området.

Områdets terräng har också haft betydelse för tidpunkten för (den huvudsakliga) exploateringen. Innan 1900-talet var det t.ex. tekniskt sett svårt att konstruera broar av Skanstullsbrons eller Johanneshovsbrons dimensioner. Härtill hade det kuperade landskapet lämpat sig mindre väl för industrialismens strikta rutnätsideal.

Sammanfattningsvis menar vi att det finns stora kvalitéer i det kuperade landskapet. Det ger identitet och karaktär åt platsen som helhet. De många utskiktspunkterna är attraktiva besökspunkter och stärker dessutom förbindelsen med det omgivande landskapet.

0-10 m ö h  
10-20 m  
20-30 m







30-40 m  
40-50 m  
50-60 m

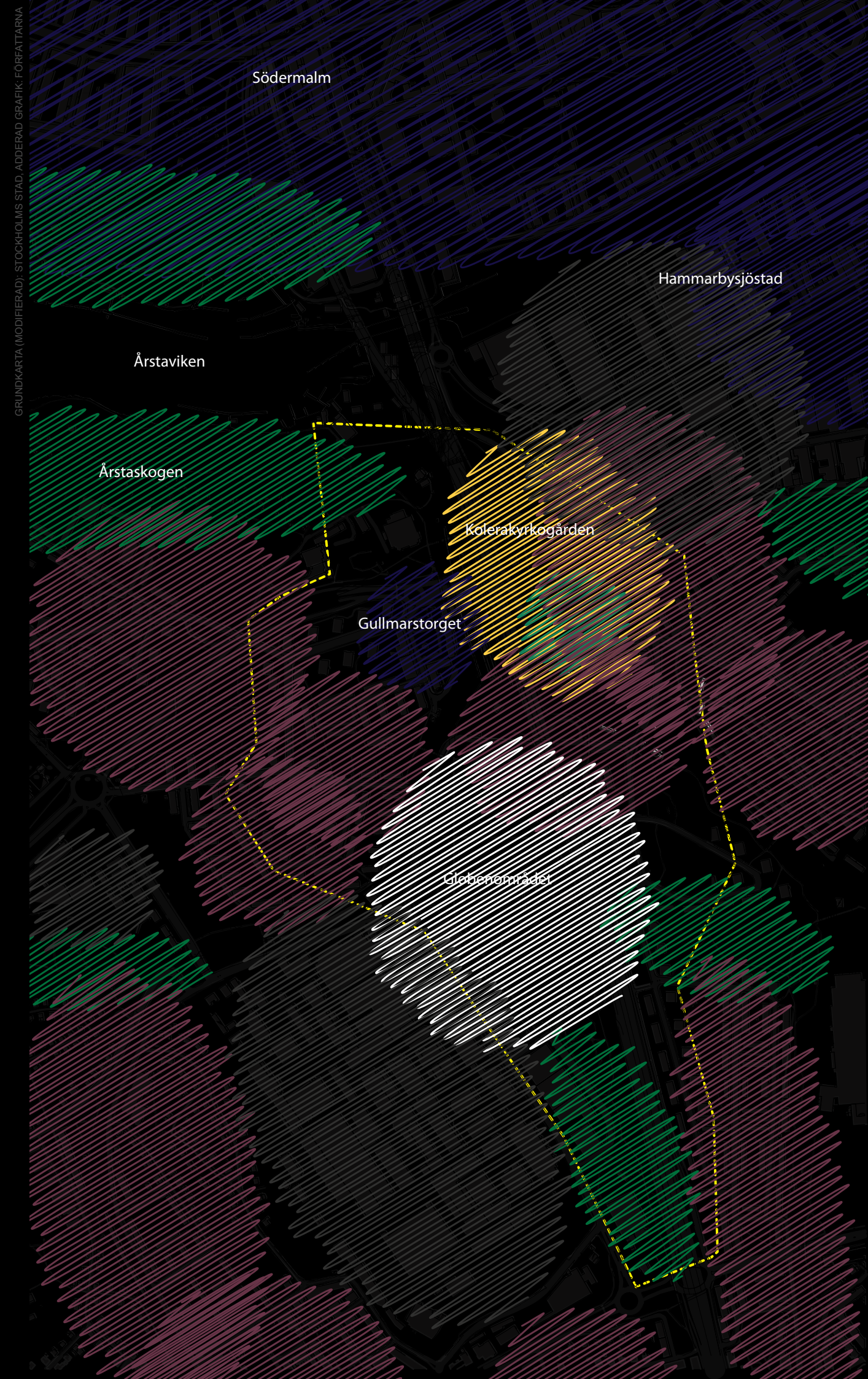


## Karaktärer

Det kuperade landskapet bidrar till ett mer spännande område där landskapet bildar naturliga gränser och områden. Däremot har landskapet i kombination med 40-talets rådande stadsplaneideal gjort att miljön inte är så stadslik som på Södermalm utan består mestadels av "hus i park" bebyggelse. Runt Gullmarstorget är dock strukturen väldigt stadslik med hus som definierar den offentliga platsen.

Årstaskogen längs med Årstaviken är ett viktigt karaktärsdrag för området då det bidrar till rekreationen i området men också förbindelsen mellan Södermalm, Johanneshov, Årsta och Liljeholmen där man idag kan röra sig i landskapsområden runt nästan hela Årstaviken. Kolerakyrkogården är den plats i området med de äldssta historiska dragen.

	Historia		Industri
	Hus i park		Landskap
	Kultur		Stad







## Byggnaders användning

Kartan syftar till att visa byggnadernas placering och deras användning. Det är intressant för att det ger en indikation på graden av variation vilket i sin tur har relevans för aktivitet över dygnet och grad av blandning av besökare.

*Verksamheter* är byggnader som uteslutande hyser företag, butiker, kontor, service eller liknande. Här förekommer inget boende. Hit hör kommersiella lokaler, idrottsanläggningar men också skolor och gymnasier.

Vi skiljer på verksamheter och *industrier*. Med industrier avser vi tyngre verksamheter som sysslar med exempelvis tillverkning, förädling eller produktion. De bidrar inte nämnvärt till stadslivet.

*Bostäder och verksamheter* är byggnader som huvudsakligen utgörs av bostäder men har en eller flera verksamheter vanligen i gatuplan.

Sammanfattningsvis ser vi kvalitét i den blandade miljön då den attraherar flera grupper. Ett bostadshus med en lokal verksamhet besöks förutom de boende själva även av potentiella besökare till verksamheten. Något som också kan främja aktivitetens spridning över dygnet. Principen är viktig för att skapa liv, ögon på gatan och rörelse i området.

Kvalitén återfinns spritt i flerbostadshusområdena med en viss dragning mot större stråk, knutpunkter eller torg. De mer likfor-

miga områdena som t.ex. Globen City eller Slakthusområdet besöks av en homogen grupp och vid en viss tid.

Kartan visar att byggnadernas användningsområden är tydligt uppdelade och det finns få byggnader med blandade verksamheter i jämförelse med t.ex. Södermalm.

- Verksamheter
- Bostäder och Verksamheter
- Bostäder
- Industrier



## Verksamheter

Verksamheter innebär förutom arbetsplatser och ekonomisk rulljans ett gatuliv. Ett bostadshus förser gatan med människor främst morgon och kväll när folk kommer och går till sina arbeten. Verksamheter adderar ytterligare en besökare till gatan, konsumenten. Finns det olika typer av verksamheter (restauranger kontra livsmedelsbutiker eller idrottshallar) så lockas olika typer av konsumenter. Anhopningar av verksamheter skapar en vital del av stadslivet enligt vår uppfattning.

I våra delmål har vi strävat efter att uppnå en varierad stadsdel där en blandad befolkningsgrupp lever och verkar. Därför är graden av variation inom verksamheterna särskilt intressant.

Förutom *vilken typ* av konsument (hur stor variationen av besökare är) en verksamhet genererar så är det också intressant att veta *när* besökarna dyker upp (deras spridning över dygnet).

Vi har här kategoriserat de olika typer av verksamheter man stöter på i området men även vilka delar av dygnet de är tillgängliga.

Sammanfattningsvis kan man se att verksamheterna är mycket tydligt grupperade kring stråket Globen City och Gullmarstorget. (Ringvägen och Skanstull på Södermalm). På Gullmarstorget finns en större andel restauranger och caféer medan Globen City har ett större utbud inom detaljhandel.

Därtill finns ett antal verksamheter spridda i

bostadsområdena i runtomkring. I de fallen tenderar de mer konsumentinriktade verksamheterna (caféer, service etc) till att ligga närmare knutpunkter eller stråk av något slag (Torg, tunnebanestation, viktigare vägar etc). Längre bort från dessa knutpunkter ser vi fler av kategorin "övrigt", vilket kan vara verksamheter som är mindre beroende av läget, t.ex. kontor.

Service  
Livsmedel, Kiosker, Bensinmack  
Restauranger, Caféer  
Detaljhandel  
Idrott & Rekreation

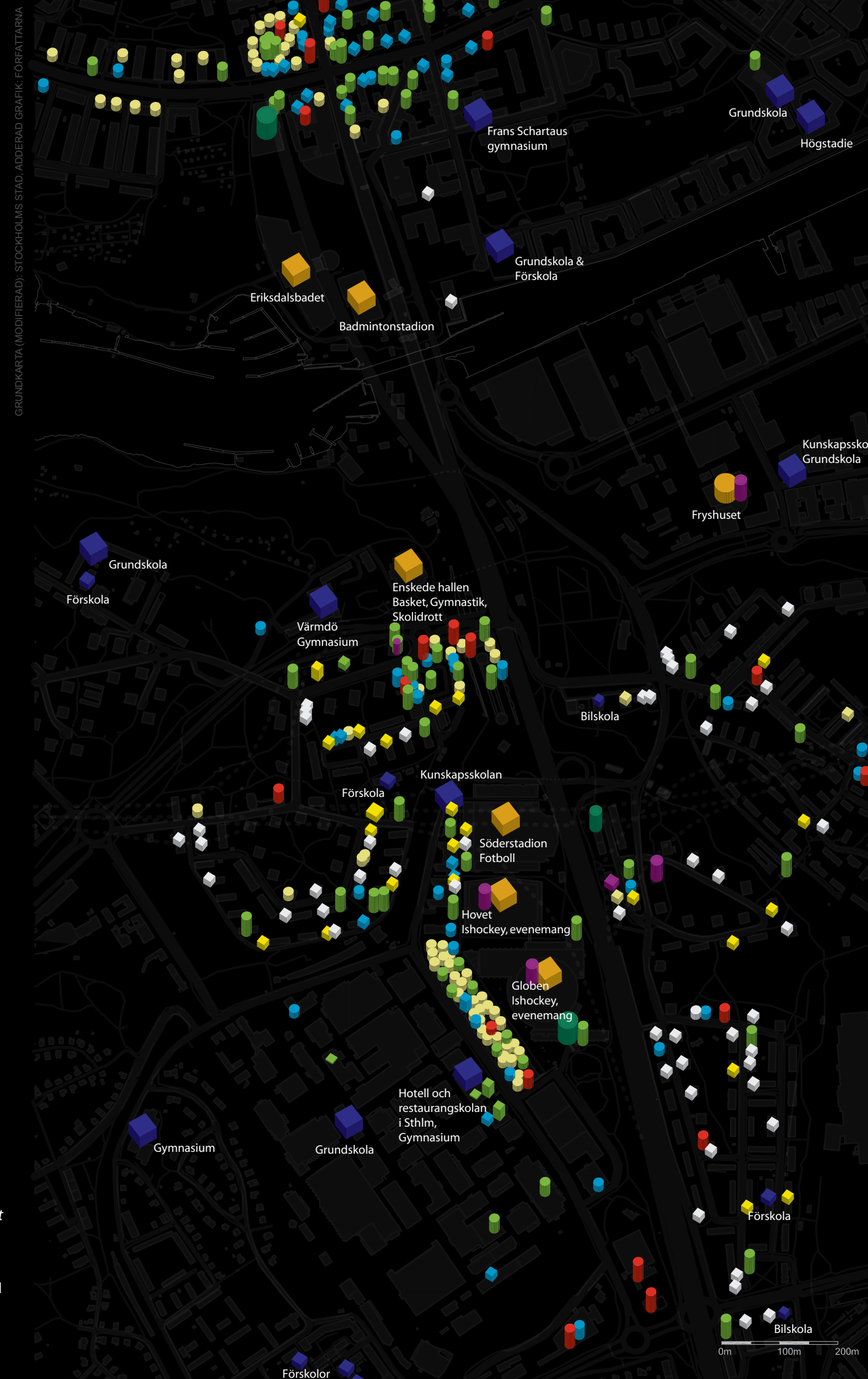
Utbildning  
Hotell  
Kultur  
Vård, Hälsa  
Övrigt

### Enbart veckoöppet

Dagsöppet fram till 15  
Dagsöppet fram till 19  
Kvällsöppet fram till 21  
Nattöppet 21-03

### Veckoöppet + helgöppet

Dagsöppet fram till 15  
Dagsöppet fram till 19  
Kvällsöppet fram till 21  
Nattöppet 21-03







## Trafikmängd

Den här kartan illustrerar antalet fordon per vägsträcka och dygn. Datan inkluderar bussar.

Nynäsvägen sticker omedelbart ut med sina mycket stora trafikmängder. Den sista klassen är mycket bred men tilläggas kan att Nynäsvägen ligger i den högre delen. Antalet fordon per dygn är nära 100 000.

De flesta lokalgatorna har relativt lite trafik, mindre än 5000 fordon per dygn vilket ligger i nivå med t.ex. lokalgator i innerstaden.

Förutom Nynäsvägen finns några ytterligare stråk som hanterar större mängder trafik. Dessa är väg 226 Johanneshovsvägen (från Gullmarsplan och västerut) samt 222 Hammarbyvägen. De är båda tillsammans med södra länken de viktiga förbindelserna med övriga stadsdelar och kommuner.

Det finns också en större trafikmängd på gator till och från industriområdena Hammarbyhamnen samt Slakthusområdet.

Sammanfattningsvis uppfattar vi två starka stråk, detta främst sett ur ett större perspektiv. I nordsydlig riktning är det Nynäsvägen som är en intensivt trafikerad länk till förorter söderut och i förlängningen till Nynäshamn. Södrälänken, Johanneshovsvägen och Hammarbyvägen agerar förbindelser i öst-västlig riktning och hanterar även de stora volymer trafik, om än inte så stora som Nynäsvägen.

*Trafikmängd dygnsvis  
Bilar och bussar*

50 000-100 000  
30 000-50 000  
20 000-30 000

10 000-20 000  
5000-10 000  
1-5000



## Kommunikationer

Gullmarsplan förbinder både tunnelbana, tvärbana och flertalet busslinjer. De kollektiva förbindelserna är viktiga för Johannes-hovs anknnytning till övriga stadsdelar. Av kartan framgår stationen Gullmarsplans roll som trafiknod mycket tydligt.

Stationen Gullmarsplan är den fjärde största i hela SLs system sett till *totala* antalet påstigande, 67 000 per dygn, och näst största sett till antalet påstigande busstrafikanter.

Gullmarsplan är Tvärbanans mest frekvent använda station med 8000 påstigande, tunnelbanan har ungefär 34 000 påstigande och busstrafiken fr resterande 25 000. Siffrorna gäller ett medeldygn en vinterdag.

Sammanfattningsvis kan sägas att Gullmarsplan är en mycket viktig trafiknod för alla tre trafikslagen, tunnelbana, spårtrafik och buss. I det sista fallet kanske särskilt viktig.

Efter Skanstull (sista stationen på Södermalm) går tunnelbanan emellertid inte längre under marken i riktning söderut. När spåren går i dagen krävs av säkerhetsskäl staket och barriärer för att förhindra olyckor. Detta medför att tunnelbanan får en separerande effekt när den passerar genom stadsdelarna. Samma sak gäller bitvis för tvärbanan.

Bussarna medför ingen separerande infrastruktur annat än befintliga vägar men lider i Johanneshovsfallet av en sämre fungerande terminal.

De tio största bytespunkterna i Stockholm.  
(Antal påstigande en genomsnittlig vinterdag)

Station	Påstigande
T-Centralen	227 000
Slussen	131 000
Fridhemsplan	72 000
Gullmarsplan	67 000
Tekniska Högskolan	45 000
Liljeholmen	41 000
Hötorget	37 000
Odenplan	36 000
Östermalmstorg	36 000
Skanstull	34 000

Siffror från SL.  
2007

4 Radiohuset  
94 (natt) Radiohuset  
164 Södersjukhuset

T17 Åkeshov  
T18 Alvik  
T19 Hässelby strand

193 (natt) Sergels torg  
194 (natt) Sergels torg  
195 (natt) Sergels torg  
791 (natt) Sergels torg  
892 (natt) Sergels torg  
893 (natt) Sergels torg

Tvärbana Sickla Udde

193 (natt) Bagarmossen  
194 (natt) Farsta strand

T17 Skarpnäck  
T18 Farsta

188 Sköndal  
801 Älta  
805 Tyresö Brevik, Ällmora  
806 Norra Söderby  
807 Svartbäcken, Tyresta by  
809 Svartbäcken  
810 Jordbro  
815 Tyresö Brevik, Ällmora  
861 Nynäs havsbad  
872 Tyresö C  
193 (natt) Bagarmossen  
892 (natt) Jordbro  
893 (natt) Tungelsta

Passerar:  
812  
813  
818

163 Kärrtorp  
811 Skarpnäck, Älta  
816 Tyresö strand  
890 (natt) Tyresö C

163 Sättra industri, Bredäng

T19 Hagsätra  
195 Hagsätra

164 Valla torg  
160 Årstaberg

144 Fruängen  
168 Östbergahöjden  
791 (natt) Södertälje C  
794 (natt) Visättra

Tvärbana Sickla Udde

GRUNDKARTA (MODIFIERAD): STOCKHOLMS STAD, ADDERAD GRAFIK: FÖRFATTARNA

0m 100m 200m



GRUNDKARTA (MODIFIERAD): STOCKHOLMS STAD  
ADDERAD GRAFIK: FÖRFATTARNA



BILD: ENIRO.SE  
DATA: SL.SE

Påstigande vid Gullmarsplanstation fördelat på trafikslag.  
(Statistiken avser en genomsnittlig vinterdag)

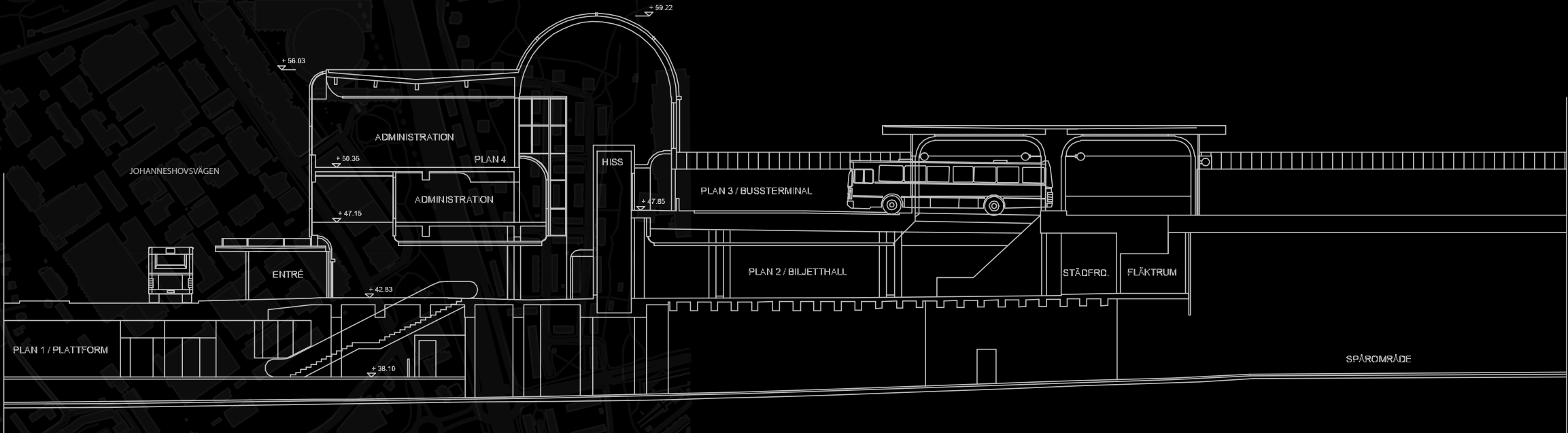
Tunnelbana	34 000
Buss	25 000
Lokalbana (Tvärbanan)	8000

## Gullmarsterminalen

En fundamental punkt i trafikpunkten Gullmarsplan är terminalen. Stationsbyggnaden är uppdelad i flera nivåer med tvärbana och tunnelbana i botten, biljetthall med ett litet antal butiker i gatuplan samt ett buss-torg på en tredje nivå. I byggnadskomplexet finns förutom ett stort antal nivåer också mängder med passager, gångtunnlar och trappor.

Byggnadens uppdelning i olika nivåer gör att trafikanterna delas upp och får en försämrad kontakt med varandra. Den svaga kontakten blir som mest problematisk på natten då färre människor utnyttjar byggnaden, då de som är där sprids ut.

Tunnelarna och passagera i och runt Gullmarsplan är svårnavigerade och uppfattas som otrygga. Busstorget på byggnades översta nivå är ligger avses och används inte mer än nödvändigt. Även det uppfattas ofta som otryggt.



söder



## Upplevda element

Med övriga analyser/informationer i ryggen kan förhoppningsvis förståelsen för den analys vi kallar *upplevda element* ökas.

Vi har baserat analysen på den av oss upplevda miljön och redovisat den enligt Kevin Lynchs begrepp.

Tydliga är *barriärerna* som delar upp området. Till dessa hör Årstaviken där vattnet förstås utgör en barriär. Längs med hammarbyvägen löper också en markerad brant vilken agerar tydlig gräns mellan Hammarbyhöjden och Hammarbysjöstad. Denna förstärks också av vägen.

Därutöver utgör de större (de tyngst trafikerade) vägarna påtagliga barriärer (men *stråk* sett i en större skala). Nynäsvägen utmärker sig särskilt i detta fall då den är motorväg och därmed tarvar planfria korsningar. Att forcera den måste således ske i ett helt annat plan vilket medför en separerade effekt.

De mindre vägarna har enligt oss inte några stora barriäreffeter men blir däremot gränser vilka formar *distrikten*. I princip utgörs dessa av sammanhängande områden med liknande karaktär som är avgränsade av mindre vägar. Dessa fungerar samtidigt som *stråk*.

De viktiga *noderna* är Gullmarsplan (station) vars funktion som trafikknutpunkt är mycket viktig. Torget intill är även det en nod och mötesplats. där flera butiker, restauranger och caféer återfinns. Här sker också den dagliga handeln för de flesta bo-

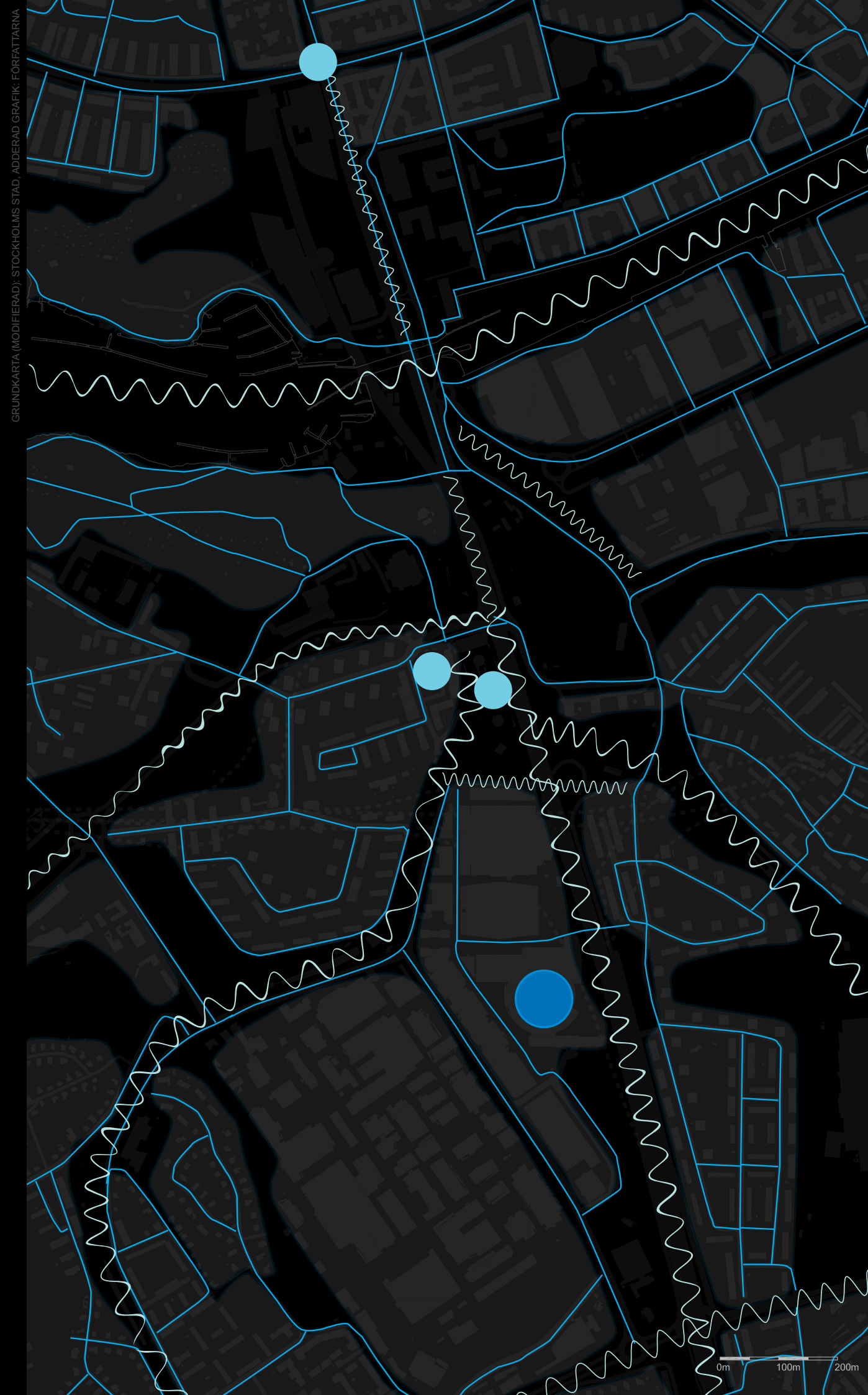
ende i närområdet. I samma mening fast betydligt mindre fungerar Hammarbyhöjdens lilla torg också en nod. På södersidan är Skanstull/Ringen förstås en mycket stor knutpunkt.

Vi uppfattar bara ett väsentligt *landmärke* i hela området - Globen. Längre norrut, utanför kartans gränser ligger Skrapan vilken skulle kunna utgöra nästa (norrut sett).

Sammanfattningsvis utgör Nynäsvägen ett stort problem. Den är ett viktigt stråk sett en större skala men har en starkt avgränsande barriäreffekt för Johanneshov. De andra stora vägarna har samma problematik.

Området har överlag få noder och landmärken vilket vi ser som en nackdel då det kan vara väsentligt för orienterbarheten och identiteten.

- Landmärke
- Nod
- Distrikt
- Stråk
- Barriärer, gränser





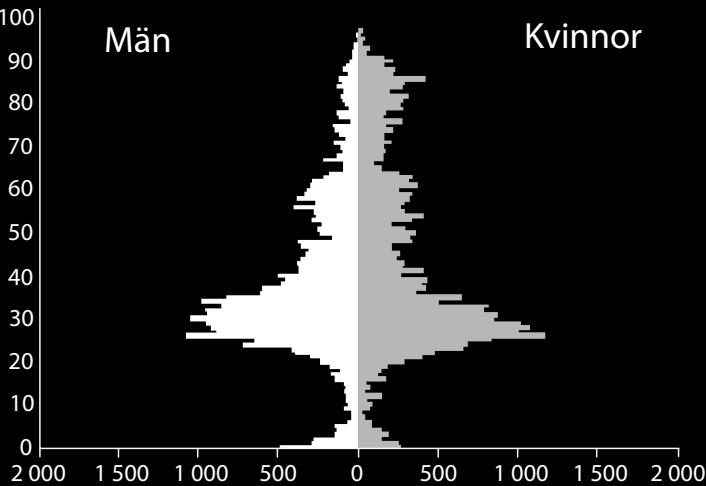
Johanneshov i siffror

Invånare (2008)

Totalt antal invånare: 5881

	Antal		Prognos		%	
	1998	2008	2013	2018	2008	2018
0 år	34	68	72	66	1,2	1,1
1-5	118	189	270	238	3,2	4,0
6-15	88	124	264	332	2,1	5,6
16-19	68	119	114	126	2,0	2,1
20-24	569	552	410	390	9,4	6,6
25-64	3 238	3 983	4 099	4 058	67,7	68,6
65-79	850	462	498	530	7,9	9,0
80-89	473	306	181	124	5,2	2,1
90-	43	78	78	52	1,3	0,9
Män	2 538	2 891	2 970	2 963	49,2	50,1
Kvinnor	2 943	2 990	3 014	2 953	50,8	49,9
Samtliga	5 481	5 881	5 984	5 916	100	100

Befolkningspyramid (2008)



Invånare med utländsk bakgrund (2008)

	1:a gen	2:a gen	Summa	% av bef.
0-15 år	26	42	68	17,8
16-64	791	186	977	21,0
65-	118	0	118	13,9
Samtliga	935	228	1 163	19,8

Förvärvsarb. med arbetsplats i området (2007)<sup>1</sup>

	Män	Kvinnor	Tot.	%
Tillverkning, byggv., m.m.	1 598	567	2 165	22
Handel och kommunikation.	1 320	786	2 106	21
Finansiell verksamhet, m.m.	2 252	1 588	3 840	39
Utbildning och forskning	135	207	342	3
Vård och omsorg	145	469	614	6
Personl. och kult. tjänster	334	386	720	7
Offentlig förvaltning, m.m.	78	56	134	1
Uppgift saknas	1	2	3	0
Samtliga	5 863	4 061	9 924	100

<sup>1</sup>Dagbefolkning.

Utbildningsnivå (2008)

	Högsta utbildningsnivå, %			
	Folk- eller grundskoleutb.	Gymnasial utb.	Eftergymnasial utb.	Uppgift saknas
20-24 år	9,1	59,4	28,8	2,7
25-64	10,3	38,9	49,4	1,3
därav				
25-34	6,1	33,4	58,4	2,0
35-44	10,4	42,6	46,3	0,6
45-54	..	46,9	35,2	..
55-64	..	43,0	39,6	..

Bostäder (2008)

	Flerbost.hus	Småhus	Totalt	%
1 rum och kök <sup>2</sup>	1 359	24	1 383	32
2 rum och kök	1 829	14	1 843	43
3 rum och kök	888	0	888	21
4 rum och kök	136	0	136	3
5 eller flera rum och kök	44	0	44	1
Uppgift saknas	5	0	5	0
Samtliga	4 261	38	4 299	100

Ägarkategori i flerbostadshus: (2008)

	år 1990 <sup>1</sup>	%	år 2008 <sup>1</sup>	%
Allmännyttan <sup>4</sup>	421	10,2	460	10,7
Övriga hyresrätter <sup>5</sup>	2 881	70,0	2 573	59,7
Bostadsrättsförening	811	19,7	1 277	29,6
Samtliga	4 113	100	4 310	100

<sup>1</sup>31 december resp år.

<sup>2</sup>Inkl. lägenheter utan kök.

<sup>3</sup>Exkl. kategoribostäder, främst lägenheter i servicehus.

<sup>4</sup>Kommunala bostadsbolag.

<sup>5</sup>Enskilda personer, bolag, stiftelser m.fl.



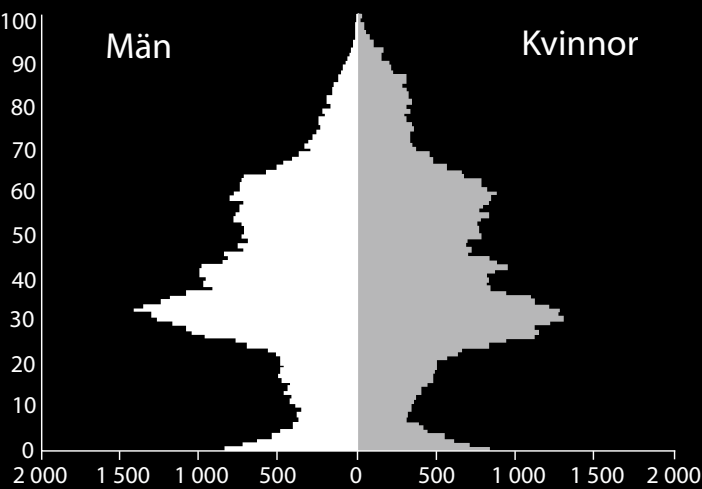
Södermalm i siffror

Invånare (2008)

Totalt antal invånare: 117 952

	Antal		Prognos		% 2008	
	1998	2008	2013	2018	2008	2018
0 år	1 031	1 828	1 722	1 578	1,5	1,2
1- 5	4 525	6 145	6 694	5 975	5,2	4,7
6-15	7 577	7 874	9 020	10 030	6,7	7,9
16-19	2 807	4 037	3 783	3 705	3,4	2,9
20-24	6 355	6 831	7 087	6 565	5,8	5,2
25-64	63 412	74 757	77 443	76 068	63,4	60,2
65-79	9 965	11 345	14 957	17 334	9,6	13,7
80-89	4 585	4 032	3 833	3 915	3,4	3,1
90-	1 059	1 103	1 190	1 158	0,9	0,9
Män	48 331	57 243	61 231	61 468	48,5	48,7
Kvinn.	52 985	60 709	64 499	64 859	51,5	51,3
Samtl	101316	117952	125730	126328	100	100

Befolkningspyramid (2008)



Invånare med utländsk bakgrund (2008)

	1:a gen	2:a gen	Summa	% av bef.
0-15 år	651	706	1 357	8,6
16-64	12 460	3 274	15 734	18,4
65-	2 401	20	2 421	14,7
Samtliga	15 512	4 000	19 512	16,5

1:a generationen. Utrikes födda

Förvärvsarb. med arbetsplats i området (2007)<sup>1</sup>

	Män	Kvinnor	Tot.	%
Tillverkning, byggv., m.m.	3 384	1 307	4 691	6
Handel och kommunikation.	6 650	6 060	12 710	17
Finansiell verksamhet, m.m.	12 306	9 245	21 551	28
Utbildning och forskning	1 549	3 709	5 258	7
Vård och omsorg	2 658	9 602	12 260	16
Personl. och kult. tjänster	6 320	6 837	13 157	17
Offentlig förvaltning, m.m.	2 562	4 425	6 987	9
Uppgift saknas	93	73	166	0
Samtliga	35 522	41 258	76 780	100

<sup>1</sup>Dagbefolkning.

Utbildningsnivå (2008)

	Högsta utbildningsnivå, %			
	Folk- eller grundskoleutb.	Gymnasial utb.	Eftergymnasial utb.	Uppgift saknas
20-24 år	8,8	52,2	35,8	3,2
25-64	7,2	30,3	61,0	1,5
därav				
25-34	4,7	24,9	68,0	2,5
35-44	5,5	30,6	62,5	1,4
45-54	8,7	35,7	54,9	0,7
55-64	11,7	33,0	54,5	0,8

Bostäder (2008)

	Flerbost.hus	Småhus	Totalt	%
1 rum och kök <sup>2</sup>	25939	7	25946	37
2 rum och kök	20153	9	20162	29
3 rum och kök	14453	20	14473	21
4 rum och kök	7095	10	7105	10
5 rum och kök	2441	24	2465	4
Uppgift saknas	53	0	53	0
Samtliga:	70134	70	70204	100

Ägarkategori i flerbostadshus: (2008)

	år 1990 <sup>1</sup>	%	år 2008 <sup>1</sup>	%
Allmännyttan <sup>4</sup>	14923	24,6	13011	19,2
Övriga hyresrätter <sup>5</sup>	31622	52	23632	34,8
Bostadsrättsförening	14236	23,4	31220	46
Samtliga	60781	100	67863	100

<sup>1</sup>31 december resp år.

<sup>2</sup>Inkl. lägenheter utan kök.

<sup>3</sup>Exkl. kategoribostäder, främst lägenheter i servicehus.

<sup>4</sup>Kommunala bostadsbolag.

<sup>5</sup>Enskilda personer, bolag, stiftelser m.fl.





BILD: ENIRO.SE



BILD: ENIRO.SE



GRUNDBILD: ENIRO.SE, MODIFIERING: FÖRFATTARNA



GRUNDBILD: ENIRO.SE, MODIFIERING: FÖRFATTARNA

Skillnaden i struktur och storleksförhållande mellan närförorten Johanneshov (t.v.) och Södermalm (t.h).

## Jämförelse Närförort / Innerstad

För att kunna sätta datan ovan i relation till något är en jämförelse tacksam. Vi har därför valt att presentera uppgifterna över Johanneshov tillsammans med de för Södermalm. Viktigt att poängtera är att jämförelsen inte skall ses som att målet är att skapa en kopia av Södermalm i Johanneshov. Statistiken över Södermalm är också sammansatt av flera stadsdelar medan Johanneshov endast utgör en.

De processer som styr livet i staden och de val dess invånare gör är mycket komplicerade och svåra att överblicka. Skillnaderna mellan områdena påverkas av fler faktorer än bara täthet, andel grönområden, kvartersstruktur och avstånd till stadskärnan. Vi vill ändå ta upp följande samband:

Trots Johanneshovs stadsnära läge och stora arealer grönytor lockar Södermalm en större andel familjer. Här är andelen barn och ungdomar betydligt större än i Johanneshov. Åldersfördelningen i sin helhet är också avsevärt mer jämnt fördelad på Södermalm. Båda områdena domineras av unga vuxna kring 30 år men sett till hela befolkningen uppvisar Södermalm en större variation då andelen 40- 50- och 60 åringar är större. Enligt 2018-prognosen förväntas hela gruppens (25-64 åringar) andel minska något på Södermalm med däremot öka i Johanneshov.

Andelen boende med invandrabakgrund är några procentenheter större i Johanneshov, framförallt är gruppen 0-15 år

större här. Något som indikerar att de unga familjer som bor i Johanneshov i större utsträckning är invandrarfamiljer.

Vad gäller utbildningsnivå kan man konstatera att invånarna på Södermalm, i alla åldersgrupper, i större utsträckning har en högre utbildning.

Arbetsplatserna i Johanneshov domineras av finansiell verksamhet, handel eller tillverkning/byggverksamheter medan man på Södermalm i större utsträckning arbetar med vård/omsorg, offentlig förvaltning samt tjänster och kulturarbeten.

Det finns ett tydligt överskott på flerbostadshus med 2 rum och kök i Johanneshov. Däremot finns det väldigt få småhus med 4 och 5 rum och kök. De flesta flerbostadshus i området är hyresrätter även om dessa har minskat något sedan 1990. Detta kan också vara en förklaring till varför det bor en så stor andel unga (20-35) i denna stadsdel.

På Södermalm är flerbostadshus med 1 rum och kök är den vanligaste bostadsformen. Det procentuella antalet lägenheter med 3 rum och kök resp. 4 rum och kök är större här än i Johanneshov. Andelen hyresrätter har på Södermalm liksom i Johanneshov minskat betydligt de senaste åren, de flesta har blivit bostadsrätter. Ökningen har skett på bekostnad av hyresrätter. En utveckling som varit mer omfattande på Södermalm än i Johanneshov.



## Sammanfattning

Som alla andra delar av staden är även Johanneshov en mosaik av byggnationer och strukturer från olika perioder präglade av olika problem och ideal. Vissa dominerar starkt, andra finns representerade och en del har till och med utplånats.

Vi ser ett stort värde i de historiska elementen och menar att det är viktigt för stadens och områdets identitet och kulturarv att dessa bevaras. Främst genom att bevara så många hus som vi kan. Som historien visar så formas staden som lager på lager av olika epoker.

Vårt mål i det här arbetet är att pröva hur Stockholms framtida stadsbyggnad kan komma att se ut. Detta innebär att ytterligare ett lager kommer adderas till mosaiken.

Hur bör då detta lager utformas? Den frågan beror av det övergripande syftet med periodens stadsbyggande samt vika lokala behov och förutsättningar vi kan identifiera och hur dessa bör hanteras.

Det övergripande syftet är att förse Stockholm med ytterligare bostäder och arbetsplatser. Som den historiska överblicken har visat så finns det inga nya obebyggda ytor (i Stockholm) att ta i anspråk och närförorterna utgör lämpliga arenor för en framtida expansion.

Hur denna expansion bör utformas är en svårare fråga. Vi har genom inblicken i hållbarhetsdiskussionen klargjort att tätt byggande erbjuder de bästa förutsättningarna för ett hållbart framtida byggande men den exakta utformningen beror förstås av områdets unika förutsättningar.

Det vi generellt kan säga om Gullmarsplan är att eftersom det ligger så pass nära innerstaden, och vi vill att staden ska förlängas ut över malmarna, vill vi gärna bygga vidare på den struktur som finns i innerstaden idag och som är formad av många hundra års historia, den täta kvartersstaden. Eftersom Johanneshov har en helt annan struktur än t.ex. Södermalm så kommer inte området rent visuellt att se ut som innertadens täta kvartersstad. Detta är inte heller målet utan målet är att ge Johanneshov de kvaliteér som vi anser att innerstaden är behäftad med och som vi genom inblicken i hållbarhetsdiskussionen har kommit fram till.

Likt alla historiska epoker så är även den funktionalistiska eran behäftad med sina problem. I våra analyser av platsen menar vi att strukturen i Johanneshov är problematisk i flera avseenden.

Nynäsvägen utgör tillsammans med några av de andra större vägarna mycket kraftiga barriärer vilka, förutom buller och avgaser, har en uppdelande och separerande effekt. Hela området skulle vinna på att denna väg blev till en gata både för att minska barriäreffekten men också för att ge gångtrafikanterna en plats på denna väg och öka de gåendes rörelse genom området. Även livet i området skulle kunna förbättras då butiker och caféer skulle kunna ligga längst denna gata.

Den lokala vägstrukturen och "hus i park"-modellen tillför visserligen mycket grönska men vi uppfattar att det här ofta är lågt utnyttjade grönområden. Strukturen innebär också oklara förhållanden kring vad som är privat respektive offentligt. Något som Gehl

skriver om är vikten av offentligt och privat. Vi anser att det är viktigt att gränsen är tydlig både då det gäller tillhörighet och ansvarskänsla. En stadsstruktur som vi tycker löser denna otydlighet bättre än andra är kvartsstaden. Här vänder sig byggnadernas fasader mot gatan och bildar tydliga offentliga gaturum och torg men också innergårdar som är tydligt privata för en grupp.

I fråga om Johanneshovs förbindelse med övriga delar av staden uppfattar vi att här utgör biltrafiken ett stort hinder för fotgängare och cyklister. Flera gator och stråk, t.ex. Nynäsvägen och Johanneshovsvägen, utgör lämpliga förbindelser men är allt för hårt trafikerade och saknar trottoarer eller närliggande GC-banor. Grönområdena österut är dåligt förbundna med de västerut, t.ex. Årtaskogen. Även här skulle området vinna på att vägarna gjordes om till gator, för att i större utsträckning göra det möjligt att kunna gå från Södermalm, Årsta eller Hammarbyhöjden till Gullmarsplan.

Johanneshovs verksamheter är i koncentrerade kring Globen och Gullmarstorget. Torget utgör en lokal nod med ett varierat utbud med både butiker, restauranger och service. Globen city är en galleria och har ett mer ensidigt utbud och begränsade öppettider. Detta gör att platsen blir tom och öde under vissa delar av dygnet. För att göra området mer livligt under större delar av dygnet och för att sprida ut rörelsen i området skulle området gynnas av att framförallt de större gatorna får möjligheten att ha lokaler i bottenvåningen. Detta skulle göra att verksamheter får möjlighet att etablera sig i området vilket i sin tur leder till mer folk i rörelse och ökad trygghet.

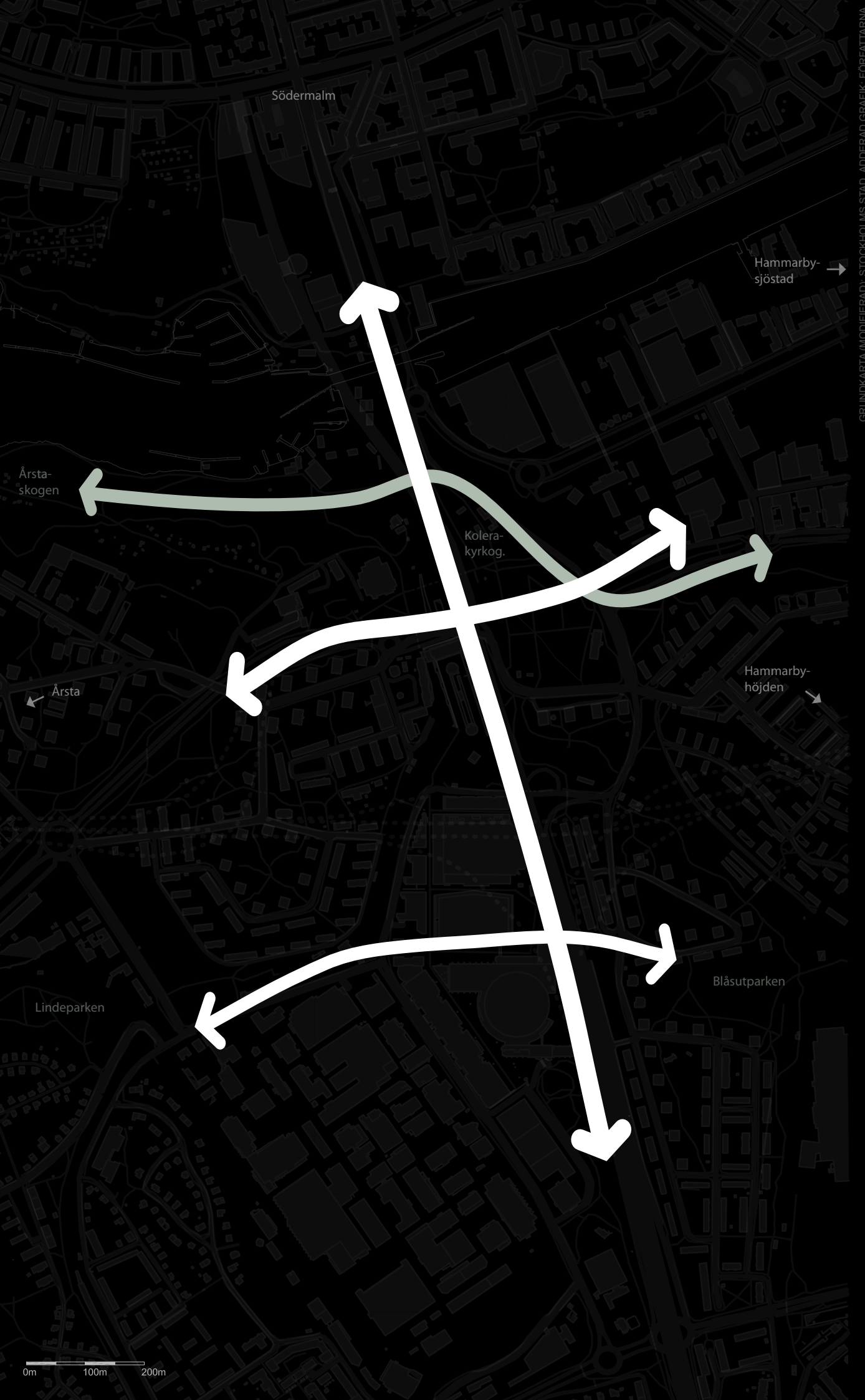
Gullmarsplans station är en konstruktion i flera delar och nivåer vilka är förbundna genom trappor, gångar och tunnlar. Lösningen skapar otrygga svårnavigerade miljöer. Även i det offentliga rummet måste man passera genom tunnlar och under viadukter för att forcera de många spåren och de större vägar. Här vill vi samla människor på ett plan för att göra huvudstråken mer befolkade, levande och säkrare.

Att landskapet är väldigt kuperat ser vi som en fördel, framförallt då det ger utsiktspunkter där man kan se ut över Södermalm. Denna visuella kontakt och dessa fantastiska utsikter vill vi bevara i form av parker med offentliga utsiktsplatser som alla kan använda (likt Skinnarviksberget på Södermalm), därför vill vi inte gärna placera hus på dessa punkter.

Landskapet i kombination med 40-talets rådande stadsplaneideal har gjort att miljön inte är så stadslik som på Södermalm utan består mestadels av "hus i park" bebyggelse. Vi menar att dagens struktur inte ger den täthet och det folkliv som Johanneshov behöver för att i framtiden kunna utgöra ett lokalt centrum. Vi vill därmed föreslå en lösning där byggnader och struktur från områdets tillkomsttid, i stor mån, bevaras och får utgöra ramverk för en förtätad miljö. Den nya strukturen bör utgöra en starkare och tydligare kärna med ett gott underlag för fler bostäder och ett större underlag för verksamheter. Till detta vill vi även stärka stadsdelens förbindelser med övriga delar av staden.

De aspekter vi belyst under analyskapitlet utgör nu en grund för vårt förslag och således också för hur vi föreslår hur nästa historiska lager skulle kunna forma Johanneshov.





## Konkreta mål



I de generella målen (sid 34-35) tog vi fram övergripande strategier som vi ansåg viktiga för närförortens utveckling. Dessa var principiella för närförorten och utan närmare hänsyn till en specifik plats unika förutsättningar. Med en vald plats har vi nu kunnat göra detaljerade platsspecifika analyser. Resultatet är att vi nu kan formulera konkreta mål som på en detaljerad nivå beskriver vad vi anser behöver göras.

*Förlängning av innerstadsstråk och att knyta samman stadsdelar.* De viktiga kanalerna att knyta samman är länken norrut (Nynäsvägen-Götgatan) med Södermalm samt den norra förbindelsen i öst-västlig riktning: Länken mellan Årsta i väster och Hammarby i öster.

Den nord-sydliga förbindelsen vill vi stärka genom att reducera den motorvägskaraktär Nynäsvägen har idag och istället skapa en förlängning av Götgatan på Söder. För att uppnå det behöver vi skapa en väg i två nivåer där regionaltrafiken, ansluten till Södra Länken, kan gå i en undre nivå. och den övre nivån utformas med en stadslik karaktär. Vår målsättning är att Nynäsvägen ska kunna bli en gata med butiker, caféer och restauranger. Ett gatuliv där bilens roll tonas ner och fotgängarna får mer utrymme.

I öst-västlig riktning vill vi stärka förbindelsen m.h.a. tre stråk: I norr vill vi utveckla den gröna länken mellan Årstaskogen och Hammarby sjöstad / Hammarbyhöjden. (Eldflugan, se sid 56). Nyckelpunkten är här Ko-

lerakyrkogården som kan utvecklas till en central park i Johanneshov och samtidigt agera grön länk mellan rekreationsstråket Årstaskogen och den gröna kilen som leder vidare in i Hammarby.

Det andra stråket är en utveckling av Johanneshovsvägen. Vägen belastas idag, likt Nynäsvägen, av stora mängder trafik och utgör en påtaglig barriär som försvårar tillgången till Årstaskogen norrut. Vi vill reducera mängden bilar genom att flytta Södra länkens påfart till Nynäsvägens nya nedre nivå. När vägen inte behöver hantera all regionaltrafik kan den få en mer stadsmässig karaktär med intilliggande byggnader. I sin förlängning erbjuder Johanneshovsvägen den primära förbindelsen med Årsta och Hammarby.

Det tredje stråket är även det en förbindelse mellan Årsta och Hammarby men av mer fotgängarkaraktär. Passagen mellan Hovet och Globen hanterar sporadiskt stora mängder människor och är en naturlig öst-västlig förbindelse. Det här stråket skulle främst vara en gång och cylelförbindelse.

De kollektiva förbindelserna till Johanneshov är goda och vi ser inget behov av att förändra dem. Däremot kommer spår behöva sänkas för att tillåta bebyggelse runtom och ovan. Det är dock inget som påverkar deras huvudsakliga dragning.

*Föreslagna stråk att stärka. Förbindelserna syftar till att förbättra kontakten inom stadsdelen men också med omkringliggande områden.*



*Urbana kvalitéer.* Sett i ett övergripande perspektiv föreställer vi oss att Gullmarsplan blir en nod i bandet av närförorter, en av flera. Det innebär att en urban miljö odlas kring ett centrum. Den förbinds också med innerstaden och i förlängningen genom viktigare stråk med övriga urbana kärnor i övriga närförorter.

Med de urbana kvalitéerna menar vi att den här lokala kärnan gärna bör ha en stadsmässig karaktär. Vi eftersträvar ett levande gatuliv kring torgen och huvudstråken. Utrymme ges därför för restauranger, caféer och butiker. En tätt bebyggd form anser vi ge bäst förutsättningar för detta.

Den täta strukturen utgör en kärna som tonas ner längre bort från centrum och möter den befintliga "hus i park"-strukturen. Genom närförortens viktigare stråk förbinds sen lokala kärnor med varandra (i Johanneshovs fall se förslag på föregående sida).

*En välanvänd stadsdel* hänger tätt ihop med tankarna om ett stadsmässigt centrum ovan. Syftet är en variation av verksamheter, öppna och tillgängliga vid olika tider. Denna mångfald genererar en varierad publik spridd över dygnet. Något som i sin tur gynnar mångfalden i stadsdelen men också säkerheten då det "blir fler ögon på gatan" under ett längre tidsspann.

I den välanvända stadsdelen ingår också att skapa *en mångsidig stadsdel*. Johanneshov behöver erbjuda ett varierat underlag av

bostäder. Detta uppnår vi dels genom att behålla äldre bebyggelse som genom stil, form och ekonomiska förutsättningar lockar en viss publik. Till dessa kommer flera nybyggda hus vilka attraherar andra grupper. Inom nybyggnationerna finns det utrymme öka den totala andelen större lägenheter. Något som saknas i Johanneshov. Utbudet av lägenhetstorlekar och upplåtelseformer påverkar i förlängningen vilka grupper som kan tänkas söka sig till området.

Förhoppningen är att en välanvänd stadsdel genom ett varierat utbud av både bostäder, kultur, handel och service kan locka en varierad grupp av människor. Både i form av besökare, yrkesverksamma och boende.

*Stadsdelens tydlighet* kommer som en effekt av ovan föreslagna åtgärder. Ett lokalt centrum kring en så frekvent använd nod som Gullmarsplan kommer forma ett naturligt centrum. När detta förbinds med övriga staden genom tydliga stråk blir läsbarheten och orienterbarheten större.

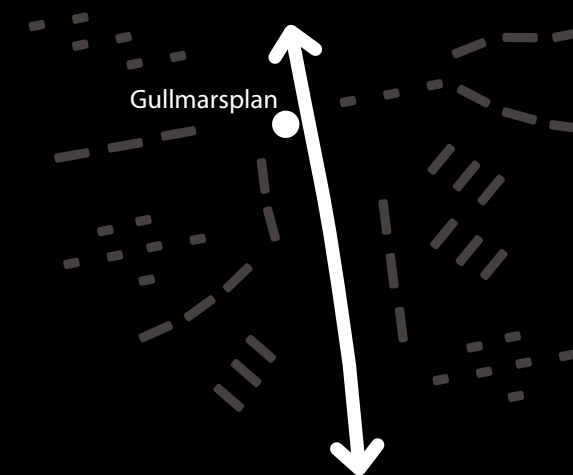
Det generella målet *Människan i centrum* uppnås genom att reducera bilens roll. Detta genom flera grepp, t.ex. avlägsnandet av regionaltrafiken genom att leda Södra länken till Nynäsvägens underjordiska del. Men också genom att reducera barriäreffekterna av de större vägarna vilket underlättar människors möjligheter att röra sig i området. Det ökade antalet bostäder ger underlag för fler verksamheter och arbetsplatser vilket stärker gatulivet.

*Johanneshov får en kärna med en tätare karaktär som gradvis möter den bevarande spatialare strukturen.*

GRUNDKARTA (MODIFIERAD): STOCKHOLMS STAD, ADDERAD GRAFIK: FÖRFATTARNA





GRUNDKARTA (MODIFIERAD): STOCKHOLMS STAD, ADDERAD GRAFIK: FÖRFATTARNA  
ILLUSTRATION: FÖRFATTARNA

## Befintlig struktur

Som redan nämnts karaktäriseras Johanneshov idag väldigt mycket av kommunikationer. Framförallt med bil, tunnelbana, tvärbana och buss. Gångtrafiken genom området är begränsad och en stor anledning till detta är att de stora bilvägarna, framförallt Nynäsvägen men också Johanneshovsvägen, skär igenom Johanneshov och gör ett effektivt jobb med att dela upp området i olika delar.

Det finns dock vissa områden som kan karaktäriseras som rena gångtor/torgtor (de rödmarkerade ytorna). Dessa är belägna vid Gullmarstorget, Globenområdet och till viss del på själva Gullmarsterminalen. Förbindelsen mellan dessa gångområden är idag däremot väldigt svag.

Husen i området kan beskrivas som "Hus i park". Runt Gullmarstorget är dock strukturen något annorlunda med fasader som vänder sig mot torget och tydligt definierar torgets yta. Här förekommer torghandel och till viss mån ett café liv.

Den befintliga strukturen karaktäriseras av "Hus i park"-tanken. Byggnaderna ligger spatialt placerade längs slingrande vägar. Ryggraden i strukturen är den hårt trafikerade Nynäsvägen.

  Torgyta, endast gång- och cykeltrafik



## Föreslagen struktur

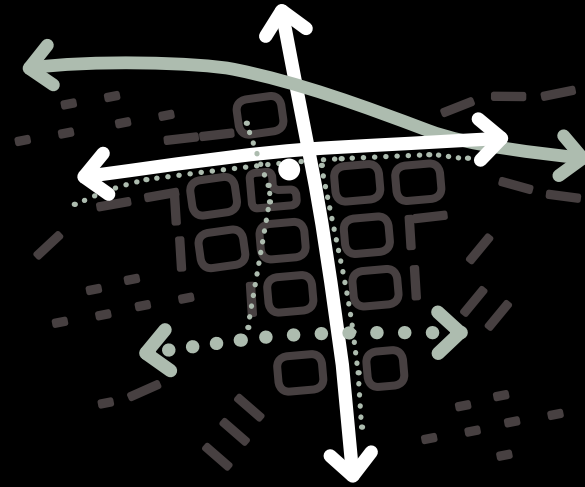
Vi vill behålla Gullmarsterminalen som den viktiga kollektivtrafiknod den är idag men inte låta detta karaktärisera strukturen i området lika mycket i framtiden. Två tydliga huvudstråk skapas:

Johanneshovsvägen, som förbinder stadsdelen i öst-västlig riktning och Nynäsvägen som förbinder stadsdelen i nord-sydlig riktning.

Nynäsvägen görs om till en gata med kvarter som vänder sina fasader mot gatan och tydligare definierar gaturummet. Götgatan fortsätter på andra sidan Skanstullsbron.

Även ett tredje gångstråk genom Globenområdet förtydligas och förbinder två parkområden med varandra.

Genom att forma en tätare kvartersstruktur med fler gator, butikslägen och bostäder i Gullmarsplans närmaste omgivning ges bättre förutsättningar för Gullmarsplan som ett lokalt centrum.



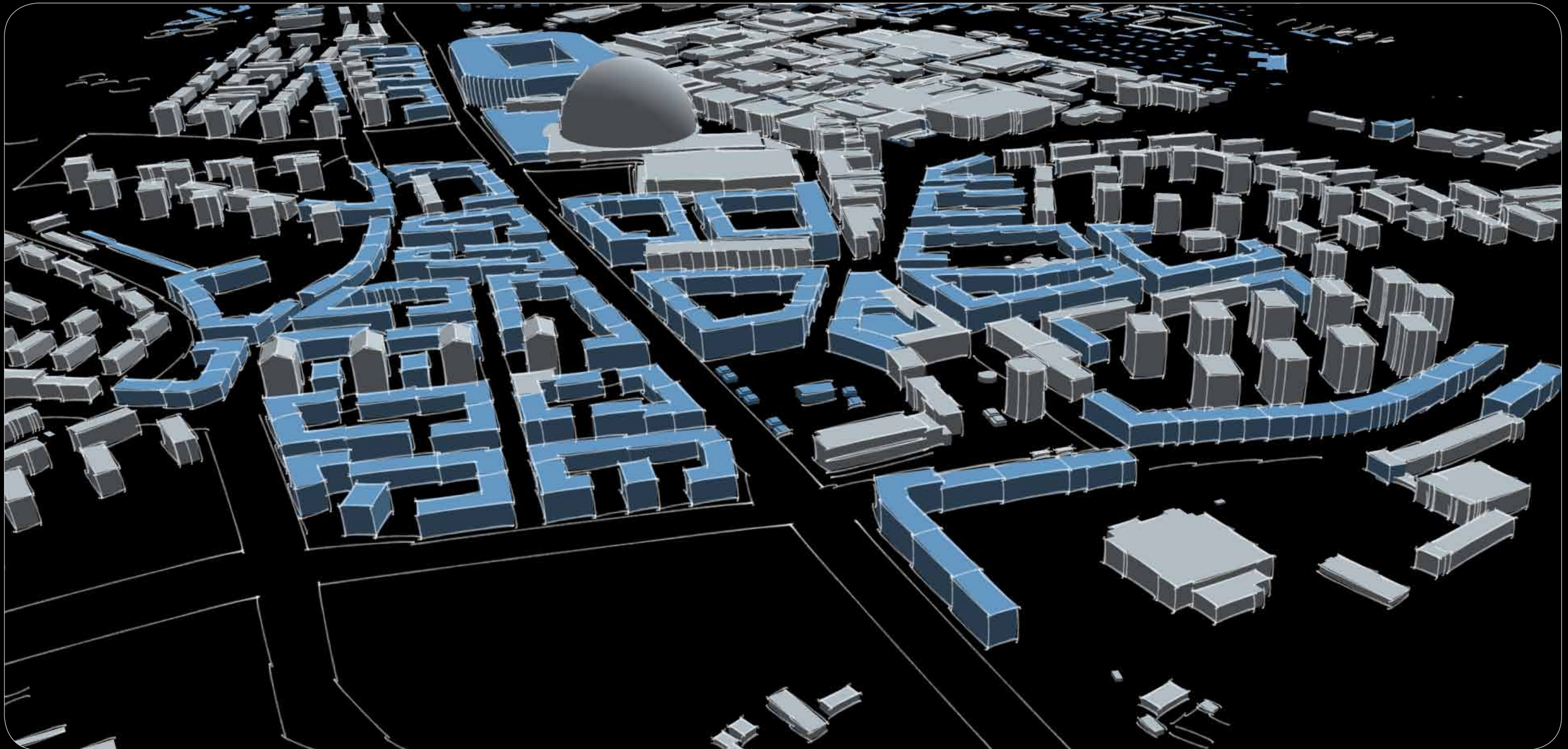
--- Torgyta, endast gång- och cykeltrafik

Den föreslagna strukturen innehåller en kompaktare form närmare centrumpunkten Gullmarsplan. Nya stråk stärker forbindelsen inom området samt kontakten med intilliggande närförorter.



ILLUSTRATION: FÖRFATTARNA  
GRUNDKARTA (MODIFIERAD): STOCKHOLMS STAD, ADDERAD GRAFIK: FÖRFATTARNA

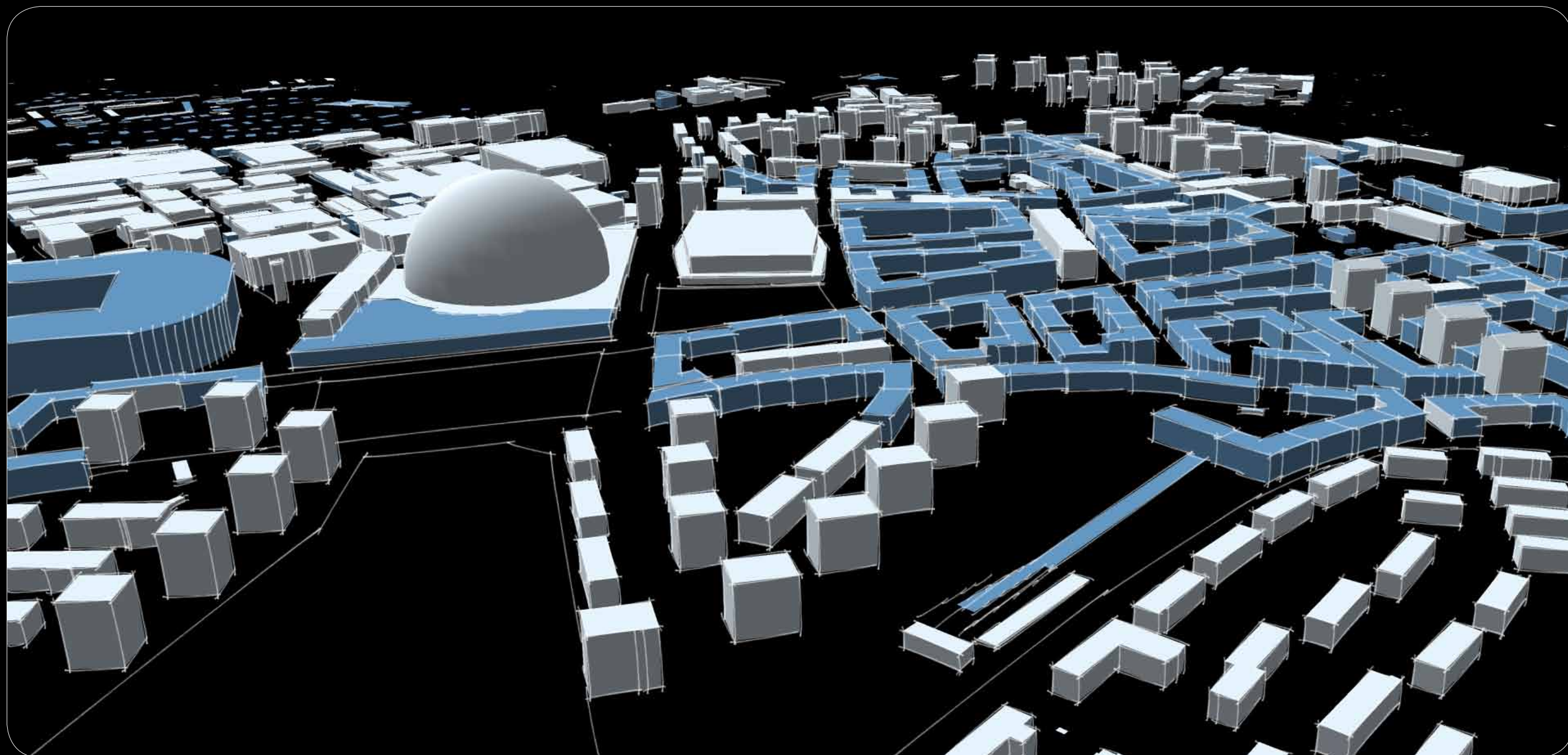




*Föreslagen struktur. Området sett norrifrån.  
Blå volymer representerar föreslagna byggnader och grå befintliga.*

ILLUSTRATION: FÖRFATTARNA

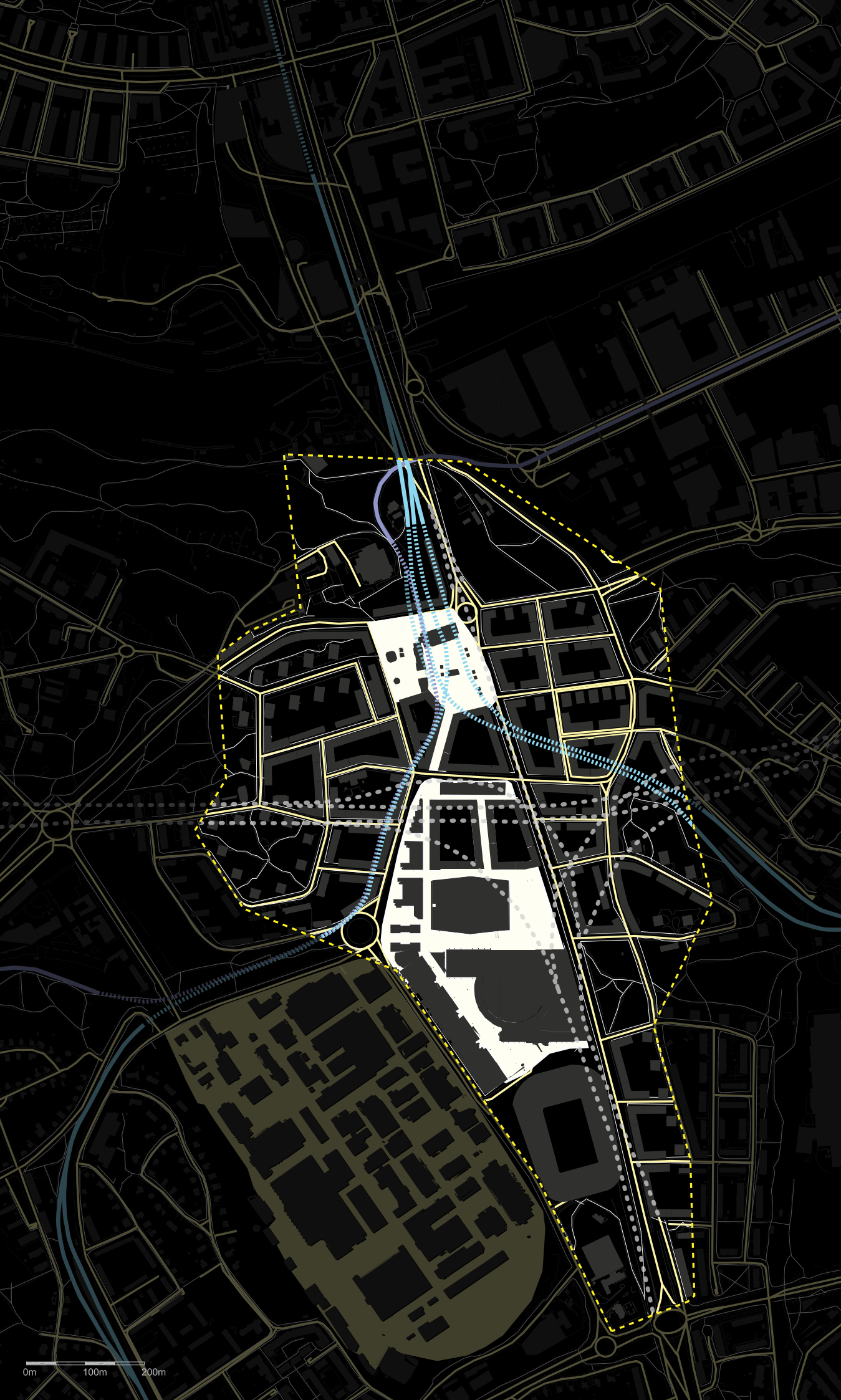
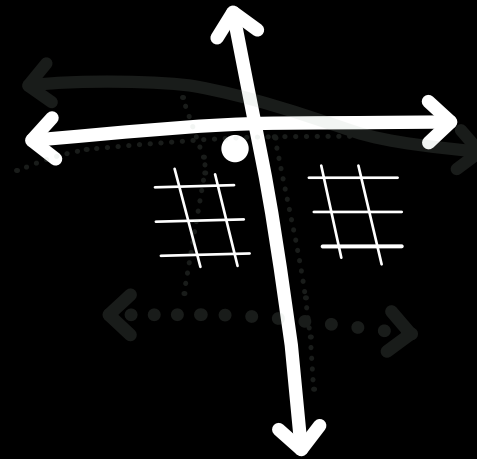




Området sett öster ifrån. Närmast Blåsutparken och Hammrbyhöjdens tunnelbanestation.

ILLUSTRATION: FÖRFATTARNA



GRUNDKARTOR (MODIFIERADE): STOCKHOLMS STAD, ADDERAD GRAFIK: FÖRFATTARNA  
ILLUSTRATION: FÖRFATTARNA

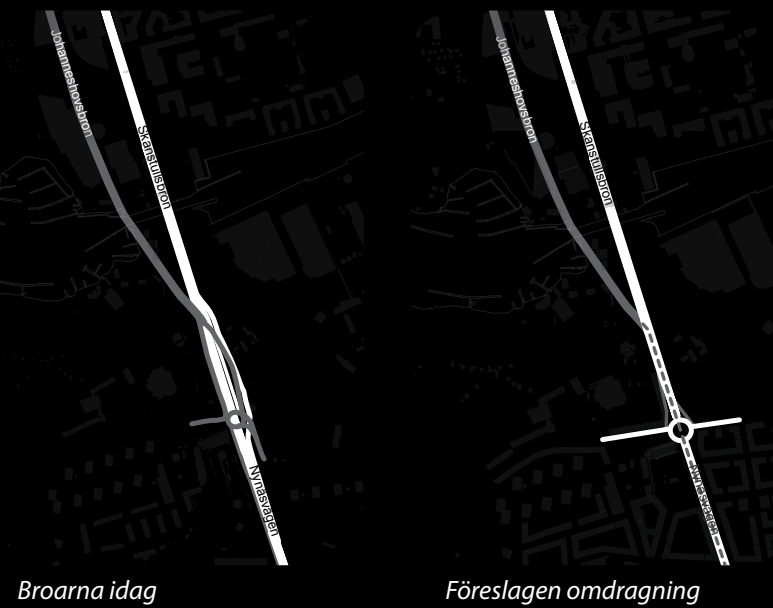
## Förslag Kommunikationer och offentliga ytor

För att göra Nynäsvägen till en gata krävs ett drastiskt grepp med att låta Johanneshovsbron gå under Skanstullsbron och sedan ner i tunnel under Nynäsvägen. Detta ger både en tydligare koppling mellan Södermalm och Johanneshov men har också den stora fördelen att den separerar den regionala trafiken som kommer från Stockholms innerstad och norrorter från den lokala i Johanneshov och Södermalm. Detta gör att Nynäsvägen inte blir lika hårt trafikerad som idag. Trafiken i tunneln ansluter till den befintliga södra länken och kommer upp nedanför Globen i Enskederondellen. För att minska barriärerna med tunnelbana som idag går i marknivå ut från Gullmarsterminalen däckas även dessa över.

För att kopplingen i öst-västlig riktning ska kunna genomföras, har vi dragit en ny väg från Johanneshovsvägen och Johanneshovsmotet österut mot Hammarbyvägen. Denna väg ser vi som en väldigt viktig del i att lyckas med den öst-västliga kopplingen.

Gångytorna/torgytorna är ett annat element vi vill stärka, detta görs genom att omvandla Gullmarsterminalen till ett torg i en nivå där både människor och bussar kan uppehålla sig. Mellan denna torgyta, Gullmarstorget och Globenområdet skapas en gånggata.

Gatorna i de nya områden får en klassisk kvartersstruktursdragning. Vissa av dem får en något mjukare utformning som möter det existerande gatnätet. Gatorna definieras av husen och i princip alla nya gator får tydliga trottoarer som underlättar för de gående i området.



Stommen i vägnätet utgörs av tre stora stråk. Kring dessa och närmast Gullmarsplan formas en kvartersstruktur.

- ..... Tunnel
- ..... Bilväg
- ..... Torgytor, Gång- och cykelväg



## Förslag Grönstruktur




Med grönstrukturen har vi arbetet med två principer, det ena är att förbinda de existerande grönområdena med varandra. Det andra är att där vi tagit anspråk på grönyta (enligt parkplanen) och skapat kvarter, kompenserar vi med stora gröna bostadsgårdar. Större innergårdar ger möjlighet till ett större antal aktiviteter och i förlängningen att den används mer<sup>163</sup>. Värt att nämna är att det till största delen är låganvända naturparker som tas i anspråk i förslaget.

Det första grönstråket vi vill stärka är det som löper från *Eldflugan*, genom Kolerakyrkogården och ner till rekreationsområdet *Årsta skogen*.

Det södra stråket är inte ett grönt stråk i samma utformning som ovan nämnda. Det är tänkt vara mer av en promenadgata reserverad för gång och cykel. Stråket länkar samman de idag svagt förankrade parkerna *Lindeparken* och *Blåsutparken*. Ytan får främst en torgkaraktär men kantas av en trädad som löper hela vägen mellan parkerna.

I anslutning till Lindeparken-Blåsutstråket, mellan Hovet och Nynäsvägen skapas en ny evenemangsyta, vilket passar väl in i den eventinriktade miljön som Globen-Hovet (och den kommande Arenan) utgör. En utformning i stil med Kungsträdgården i Stockholms city skulle kunna utgöra en lämplig och tålig modell som klarar av de bitvis stora mängder människor området attraherar.

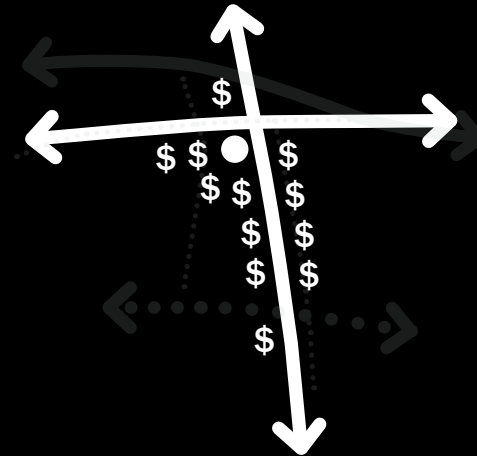
<sup>163</sup> Kristensson 2007 s34

	Parkkvarter		Parkgata
	Naturmark		Parkstråk
	Natur/Friluftsomr.		Parktorg
	Kajpark		Torg
	Aktivitetspark		Låganvänd parkyta
			Bollplan
			Lekplats

Rekreativområdet Årsta skogen förbinds via Kolerakyrkogården österut med Hammarby. Vidare kan ett stråk genom Globenområdet stärka länken mellan de östra och västra delarna av Johaneshov.







## Förslag

### Byggnaders användning

De flesta nya hus som tillkommer i området är rena bostadshus. Däremot är de hus som ligger längst de stora stråken Nynäsvägen och Johanneshovsvägen av blandad användning med bostäder och verksamheter i bottenvåningen, s.k. bokaler. Detta för att företag och affärer ska kunna etablera sig längst vägarna där mycket folk kommer att röra sig. Även runt de nya torgområdena vid Gullmarsplan är det blandad bebyggelse.

Globenområdet behåller sin verksamhets användning och kompletteras med den nya Arenan som Stockholm stad planerar att bygga inom snar framtid.

Verksamheterna koncentreras kring de större stråken.

- Verksamheter
- Bostäder och Verksamheter
- Bostäder
- Industrier



## Förslag

### Grad av offentlighet

Den stora skillnaden nu är att i och med kvartersstrukturen så har skillnaden mellan privat och offentligt blivit tydligare och det finns inte längre lika mycket halvoffentliga, halvprivata områden.

Detta kan vara ett problem framför allt när det gäller grönstruktur och "hus i park" områden där många ytors tillhörighet uppfattas som oklar. Hör de till husen eller är de offentliga? Resultatet blir ofta att de inte används. Kvarter är på det sättet bra då de genom sin tydliga stängda form bildar en tydlig innergård som blir privat och med sin utsida tydligt definierar gaturummet och den offentliga sidan.

Tydlighet i tillhörighet och av vad som är privat och offentligt betyder inte nödvändigtvis slutna väggar. Flera av kvarteren har försetts med öppningar i fasaderna. Ibland ut mot gatrummet eller mot närliggande grönytor då sådana funnits i närheten. Poängen ha inte varit att isolera privat från offentligt utan att förtydliga gränserna.

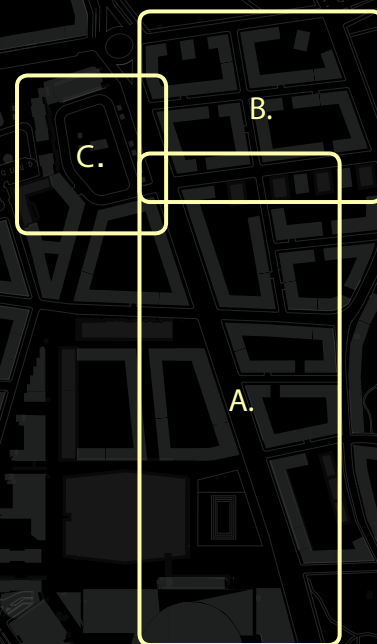
Men den föreslagna strukturen medför även mer offentlig yta. Detta dels genom att de stora vägarna omgestaltas från barriärer till stråk men också att tillgången till de större torgytorna förbättrats. Härtill kommer också omgestaltningen av Gullmarsterminalen till ett torg där människor kan mötas på samma nivå.

- Offentligt (behöver dock ej vara tillgängligt)
- Halvoffentligt (offentligt med svag förankring i det övriga allmänna rummet)
- Halvprivat (privat men utan tydliga gränser)
- Privat (avgränsad för specifik grupp)

*Skillnaden mellan offentligt och privat blir genom kvartersmodellen avsevärt tydligare i områdets kärna.*







## Val av delområden

### A. Nynäsvägen

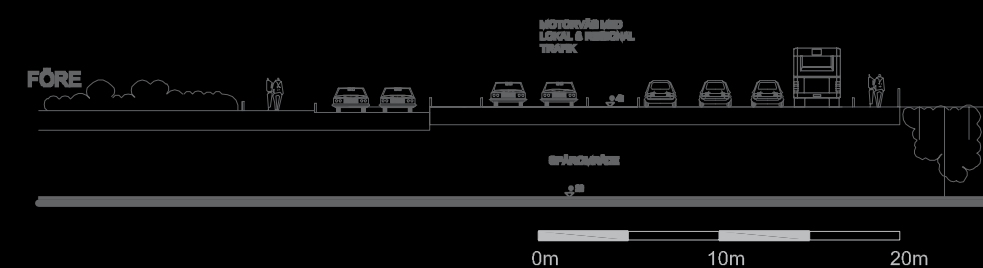
Nynäsvägen görs om från en 6-filig motorväg med på- och avfarter i alla möjliga varianter till en gata med två filer i varje körriktning, breda trottoarer, träd och cykelbanor åt vardera håll. Som tidigare nämnts så går trafiken från Johanneshovsbron ner i en tunnel under Nynäsvägen och ansluter sedan till den befintliga södra länken och kommer sedan upp nedanför Globen i Enskederondellen.

Kvarteren ligger mot gatan på vardera sida för att stärka Nynäsvägen och ibland öppnar kvartersstrukturen upp sig för att släppa in ett torg eller en park mot gatan. Runt Globen får t.ex. Blåsutparken fortsätta ända ut mot nya Nynäsvägen för att fånga upp den stora monumentala byggnaden på andra sidan. Även en ny stor evenemangsyta för diverse aktiviteter skapas mellan Globen och isstadion Hovet.

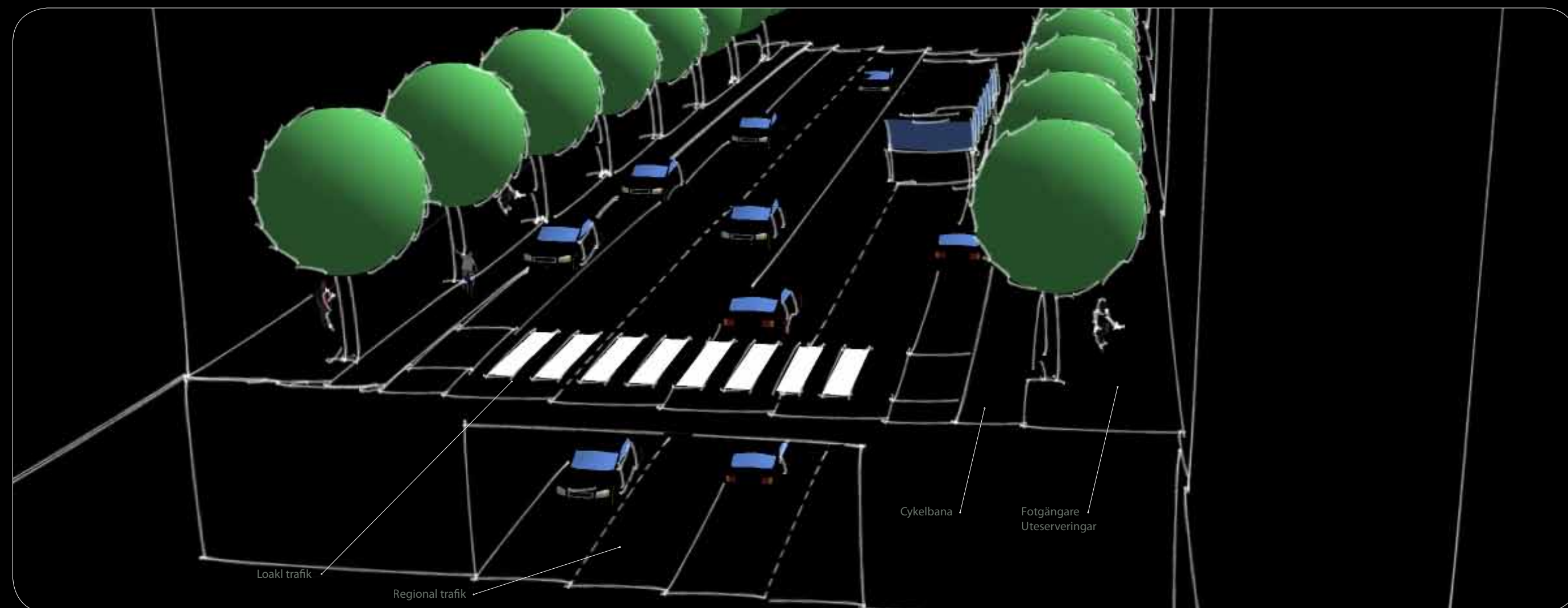
Nynäsvägen föreslås kantas av breda trottoarer på 4-5 m för att ge de gående utrymme men även plats för att restauranger och café ska kunna expandera ut på gatan med sina uteserveringar.

Gatuträden separerar fotgängarna från cyklisterna som utanför trädgården (dock i samma nivå) får sin egen cykelbana på 2m. Nedanför trottoaren finns det en yta för gatuparkering och sedan kommer de fyra bilfilerna, två åt vardera riktning. Denna utformning av gatan påminner väldigt mycket om hur Götgatan på andra sidan bron ser ut. Detta är avsiktligt för att stärka kopplingen till Södermalm när man färdas på Nynäsvägen.





**EFTER**



*Nynäsvägens motorvägsuttryck tas bort genom att placera den tyngre regionala trafiken i en undre nivå. I gatuplanet ges istället utrymme för butiker, caféer och restauranger.*

ILLUSTRATION: FÖRFATTARNA



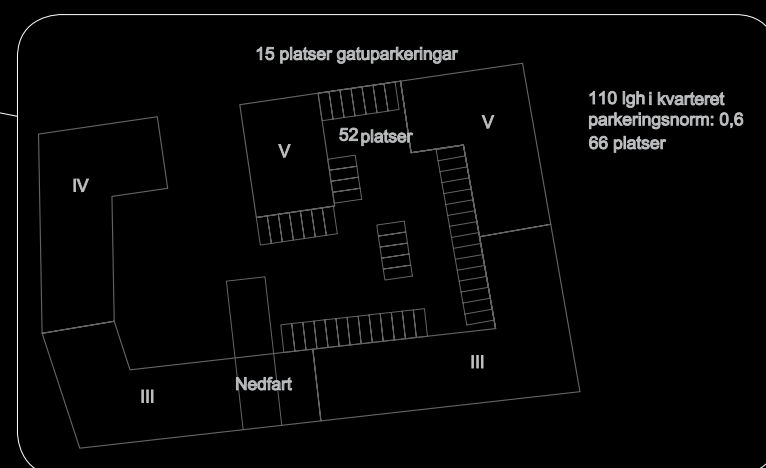
## Val av delområden

### B. Kvarter

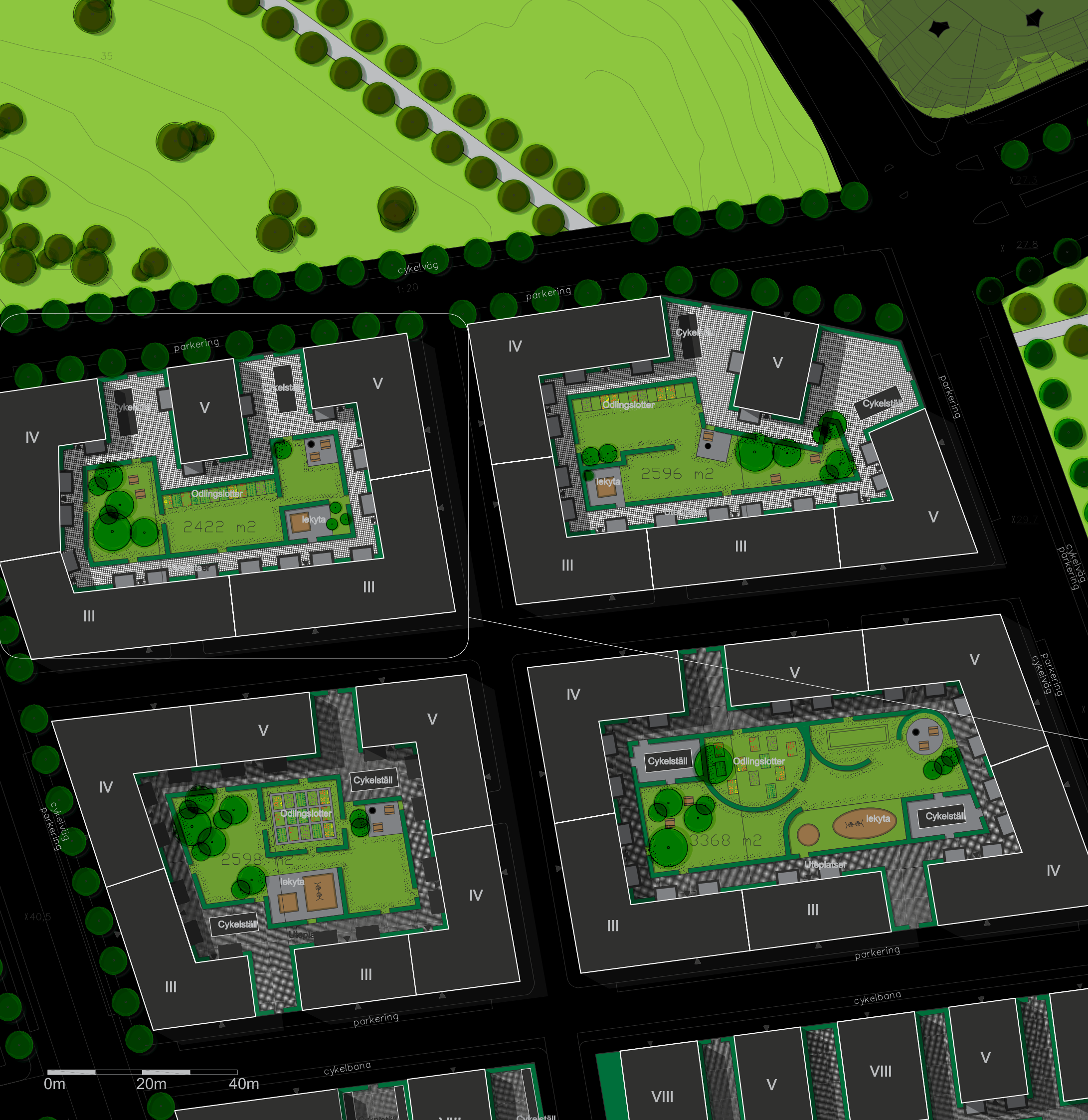
Kvarterna består av genomgående lägenheter med genomgående ingångar. Parkeringar ligger under innergårdarna och härtil finns även gatuparkering. Parkeringsnormen har satts till ungefär 0,6. Detta mot bakgrund av att kollektivtrafiken är så tillgänglig i området.

Innergårdarna ligger på en storlek mellan 2500-3000 kvm. Ambitionen har varit att få in så många olika funktioner och möjligheter som möjligt på innergårdarna. På gårdarna ska man kunna leka, vila, läsa en bok och kunna odla blommor och grönsaker.

Kvarteren är utformade med hus med ett lägre antal våningar i söder för att kunna släppa in så mycket solljus som möjligt. Bevarandet av äldre hus leder i vissa fall till en struktur med befintliga punkthus som del av ett nytt slutet kvarter. Formen, skapad av mosaiken av det nya och det gamla, har även fått inspirera några av de nya kvarteren.



Kvarteren förses med underjordiska garage. För att kunna plantera träd på innergården är det viktigt att garagen inte underbygger hela gårdsytan.



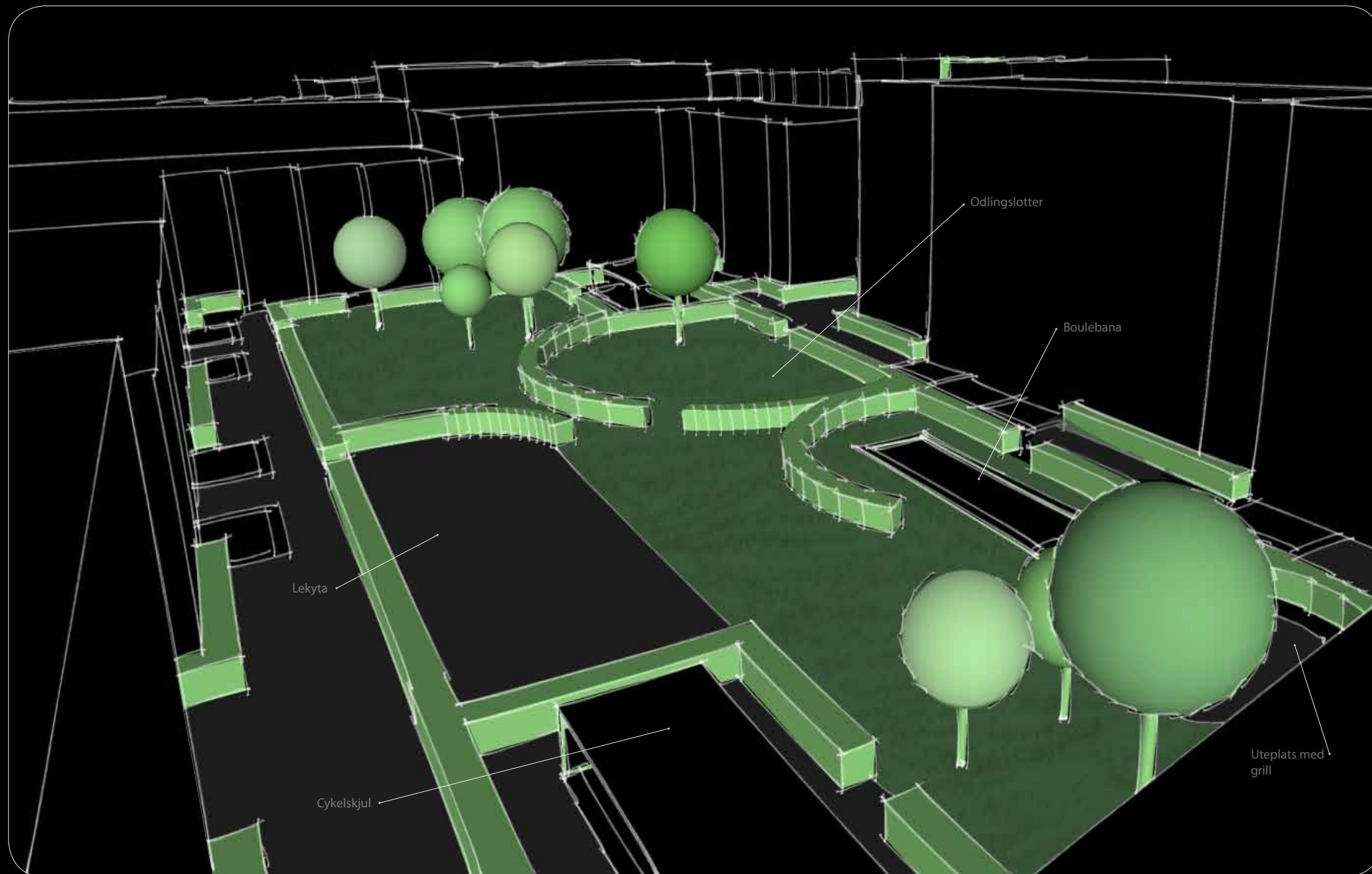




PLANER/DIAGRAM: FÖRFATTARNA



Skuggdiagram den 21:a juni  
kl 09:00 (överst), 12:00, 15:00 samt kl 18:00



Schematisk bild över en innergård

ILLUSTRATION: FÖRFATTARNA

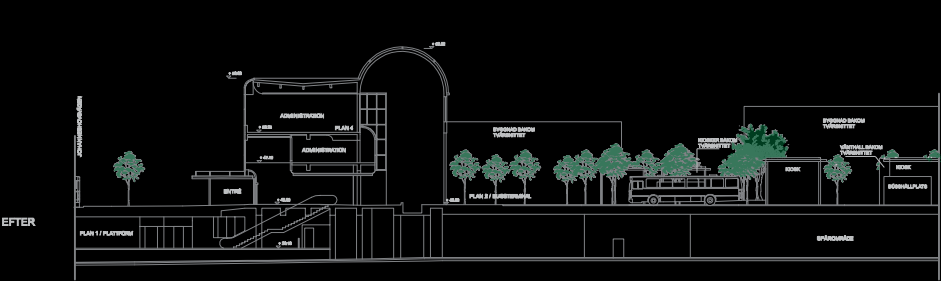
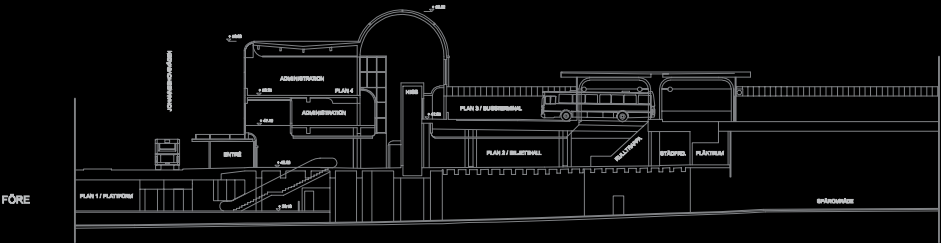


# Val av delområden C. Gullmarsplan

Gamla Gullmarsterminalen är omgjort till en stor torgyta som bussarna cirkulerar runt. Detta är vad man skulle kunna kalla ett prydnadstorg med blomsterprakt, fontäner och trädtrader. Detta kommer att vara platsen som man anländer till när man kommer till Johanneshov och därför ska det vara ett representabelt och vackert torg, det är ett slags torg som inte finns i Johanneshov idag.

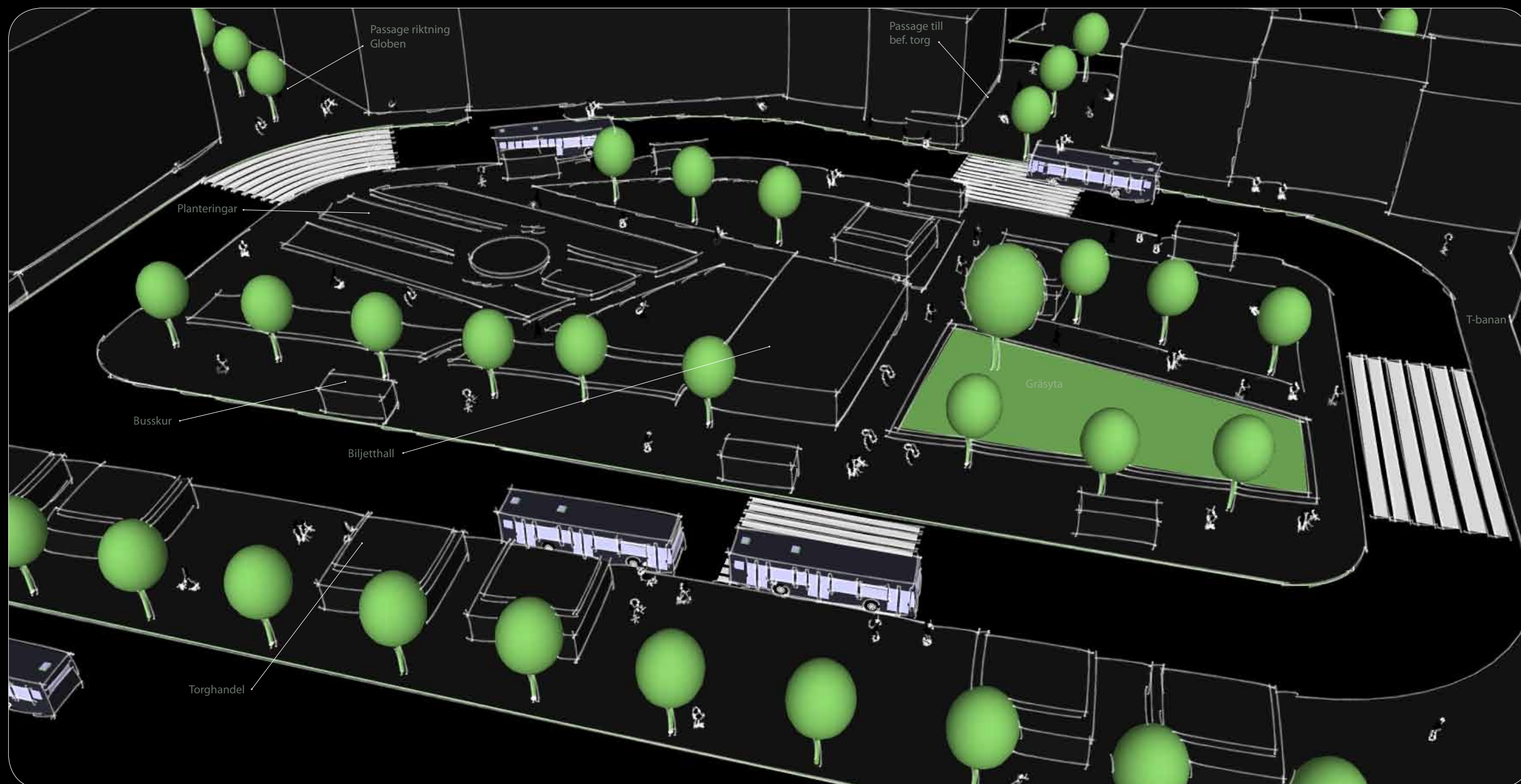
Torgytan ligger nu på samma nivå som Gullmarstorget och tunnelbanan är överbyggd för att skapa en sammanbindande länk mellan de båda torgen. Länkarna från Gullmarsplan till de omgivande områdena är på så sätt mycket tydligare och mer tillgängliga. Torgytan tar i både markmaterial och trädtrader upp riktningar och siktlinjer.

Bussarna kan åka åt båda riktningarna runt torgytan och släpper av folk på olika ställen beroende på riktning. Bussarna parkerar i bussgaraget som är beläget i det nya huset syd väst om torget.



SEKTIONER: STOCKHOLMS STAD (ÖVRE)  
FÖRFATTARNA (NEDRE)





Föreslagen utformning Gullmarsplan.

ILLUSTRATION: FÖRFATTARNA





## Styrkor och svagheter

Överlag kan man säga att det är mycket i vårt examensarbete som vi velat ta upp, men med tanke på tiden och arbetets omfång är vi överlag nöjda med vårt arbetssätt, våra avgränsningar, beslut och vårt förslag. Vi vill ändå avsluta detta arbete genom att göra en kritisk granskning av hela vår process och de delarna vi har skrivit om i examensarbetet.

Vi har lagt upp arbetet så att de vita sidorna är mer fakta och objektivt medan de svarta sidorna mer är våra personliga åsikter, sammanfattningar eller förslag, alltså mer subjektivt. Men eftersom vi bara genom att välja detta ämne och denna plats redan har gjort ett subjektivt val blir arbetet förstås mer eller mindre subjektivt präglad ändå.

### Historia och framtid

Historisk överblick - Stockholms årsringar  
I denna del försöker vi att sätta Stockholms stadsplanerings framtid i ett historiskt sammanhang. Varför ser Stockholm ut som det gör idag och hur har man tidigare ställt sig till att bygga tätt eller glest och varför. Vi har diskuterat stadsplaneringen generellt.

Det vi själva kan känna är att vi har inte alls diskuterat stadsplaneringen ur ett grönstrukturs perspektiv. Men det har vi också gjort medvetet, vi ser grönskan som en del av alla de komponenter som bildar en stad. Självklart är detta en lika viktigt komponent som någon annan men vi båda ser på landskapsarkitektens roll mer som att samordna och se helheten än att försvara

grönskan även om vi också förstår att detta behövs emellanåt.

Man skulle kunna invända att det är mycket material som presenteras som inte konkret verkar användas i analyser eller förslag. Men syftet med att gå igenom historien har främst att sätta den egna epoken i ett sammanhang. Problematiken Stockholm står inför idag är ett resultat av tidigare epokers strategier, hur miljöer en gång formats påverkar deras förutsättningar inför framtiden. Detsamma gäller våra beslut idag.

### Stockholm i framtiden -Stockholms översiktsplan 2010

Här har vi valt att gå på samma spår som Översiktsplanen förespråkar. Om vi hade velat vara mer utforskade hade vi redan här kunnat ifrågasätta Översiktsplanen och försökt tänkt nytt, men eftersom vi på det stora hela tycker Stockholm är rätt ute i ÖP:n kändes detta långsökt. Visst skulle Översiktsplanen kunna vara mer specifik i hur grönstrukturen ska behandlas, å andra sidan är den inte så specifik i några frågor egentligen förutom att staden växer och att närförorterna ska byggas ihop. Hur detta ska se ut är fortfarande oklart. Men de generella principerna håller vi med om.

### Hållbarhet

Detta kapitel skulle kunna vara hur stort som helst så därför var avgränsningarna här väldigt svåra att göra. Vi valde dock att lyfta fram tre stycken röster som vi tycker representerar någorlunda olika åsikter. Men



detta är också åsikter som är för eller mot Översiktsplanen 2010. T.ex. är Karin Bradley ganska kritisk till Översiktsplanen medan Erland Ullstad och Alexander Ståhle är mer välkomnande till den.

Här har vi lite av den diskussionen som vi saknade i stycket Stockholms översiktsplan 2010. Vi frågar oss också hur de olika författarna definierar täthet. Där tycker vi inte sällan att de är väldigt oklara. Vi kan bara såhär i efterhand konstatera att det är svårt att i siffror eller ord formulera vad man menar med tätt. Detta är ett problem som vi även i analys delen råkade på och som vi då kommer att diskutera.

### Platsen

Vi valde Gullmarsplan för att vi tyckte att detta område är ett sådant typiskt område där mycket av Stockholms stads expanderade förmodligen kommer att ske i framtiden. Vi valde inte området för att vi såg några speciella gröna värden utan för att det var ett intressant område med många olika komponenter där utmaningen kanske var just att få ihop en helhet.

Eftersom vi båda varit ute i arbetslivet ett tag tycker vi att det kul att denna gången också få börja i rätt ända. Vi har ibland upplevt det som att man kommer in som en av komponenterna i ett förslag. Alla sitter med sin del men ingen bryr sig riktigt om helheten förutom landskapsarkitekten som oftast får sitta med illustrationsplaner eller markplaneringsplaner och försöka få ihop

alla komponenter i en plan och dessutom arbeta med sin egen design.

### Analys

I analyserna har vi utgått från tre författare Jane Jacobs, Jan Gehl och Kevin Lynch. Att vi valt dessa tre författare helt plötsligt när vi egentligen skulle kunna ha använt oss av de tre hållbarhetsdebattörerna för att göra analyserna beror på två saker. Den första anledningen är att i och med hållbarhetskapitlet drar vi slutsatsen att bygga tätt och använda oss av kvartersstruktur. Jane Jacobs och Jan Gehl förspråkar båda denna typ av stadsstruktur och därför tycker vi att deras åsikter är lämpliga att använda som underlag för våra analyser.

Att vi använder oss av dessa författare beror också på att de tar tag i andra frågor som vi tycker är viktiga, t.ex. hur människan uppfattar staden och hur funktionerna i staden bör blandas. Kevin Lynch har redan en renodlad analysmetod, därför använde vi oss av honom. Vi tycker att hans karta på ett bra sätt kunde användas för att sammanfatta de övriga analyserna.

I analyskapitlet har vi använt oss av en mängd kartor som vi bedömt undersöka det vi sökt (för vilka se introduktionen till analyskapitlet). Vi har strävat efter att hålla en enhetlig stil och skala på kartorna vilket ska förenkla tolkningen.

Kartorna är av både subjektiv karaktär (Grad av offentlighet) men också baserad på ren



empiri (t.ex. Trafikmängd). Ibland kan det röra sig om klasser eller definitioner satta av någon annan (t.ex. Grönstrukturkartan som är sammansmält av olika stadsdelars parkprogram). Vi har försökt vara tydliga med hur kartan är skapad och dra tydliga slutsatser av vad vi får ut av respektive. Att kartor baserade på våra subjektiva uppfattningar blandas med statistiskt säkerställda uppfattar vi inte som något problem – bara det tydligt framgår vad som är vad.

Vi är nöjda med den information och data vi fått fram och presenterat i analyskapitlet. Kapitlet har gett oss det underlag vi sökt men det finns en kategori där vi fick arbeta om sättet vi presenterade informationen på. Att visa täthet i en karta visade sig vara mycket problematiskt. Vi gjorde försök med en exploateringskarta som vi i slutändan ändå tog bort då den faktiskt blev mer förvirrad än förklarade. Exploateringstalet visar i princip bara förhållandet golvarea/markyta och säger ingenting om hur ytan runtomkring egentligen ser ut eller hur många som egentligen bodde i Johanneshov.

Trots gott statistiskt underlag har det varit fruktlöst att försöka placera in detta på en karta. Datans geografiska spridning (inom Johanneshov) har inte gått att säkerställa. Det hade varit önskvärt att t.ex. kunna visa hur många invånare som bor i respektive del av området, hur fördelningen av lägenheter ser ut inom området, bor det fler familjer närmare grönområdena osv? Att kartlägga så detaljerad information har inte gått,

lösningen har istället blivit att presentera statistik för hela området. Via data och en enkel strukturjämförelse har vi sedan jämfört Johanneshov med Södermalm, detta eftersom vi anser den delen av staden vara ett gott exempel på en tät struktur.

### Förslag

Här börjar vi med att göra de generella målen till konkreta mål i Johanneshov, detta tycker vi är tydligt och bra. Planen visar att vi lägger fokus på de sammanbindande stråken. Den andra konceptkartan visar hur vi gör en tätare struktur vid Gullmarsplan som sedan blir mer och mer spatial uttätt. På grund av arbetets begränsning har vi inte kunnat följa upp den tråden så utförligt som vi kanske hade önskat. Här hade det varit intressant att i en större skala visa hur närförorten Johanneshov växer samman med t.ex. närförorten Årsta. Man kan tänka sig att detta sker genom ett längre sammanbundet stråk som karaktäriseras av en viss struktur. Detta är något som vi hade tyckt varit väldigt intressant att undersöka och få visa om vi hade haft mer tid.

Vi har valt att presentera befintlig struktur och förslagen struktur för att sedan visa 3D bilder som visar vilken form de nya kvarterna har och vilka hus som sparas. Det vi vill visa i dessa bilder är att kvarteren formar de nya gatorna, innergårdarna och de offentliga ytorna.

Sedan har vi delat upp förslaget i fyra delar. Kommunikationer och offentliga ytor, kan



kanske uppfattas som rörig. Medvetna om det har vi ändå sett ett värde i att visa alla kommunikationer i samma karta. I sättet att redovisa Grönstrukturen är vi något inkonsekventa då den senare (förslaget) även visar innergårdarna. Detta är ändå ett val vi gjort för att dessa ändå är en så viktig del av grönskan i området att vi tycker att de ska markeras på grönstrukturskartan. Vi har så ofta som möjligt försöka arbeta med öppningar i kvarteren vilket ska stärka innergårdarnas kontakt med den övriga strukturen.

Att vissa parkytor har försvunnit är förstås beklagligt men dessa har ersatts med kvarter med stora gröna bostadsgårdar som ofta öppnats upp mot t.ex. närliggande parker för att öka gårdens kontakt med parken. Stadsdelens gator och torg har också överlag blivit betydligt grönare med plantering av gaturum och gångstråk.

Att en del av Kolerakyrkogården förviner tycker vi är tråkigt p.g.a. dess historiska och gröna värde men vi anser ändå att den öst-västliga vägdragningen i detta fallet är viktigare för området än kyrkogården. Härtill kommer också att andra grönområden i stadsdelen, tidigare dåligt förankrade i strukturen, har fått en ökad och förbättrad kontakt med varandra och centrala stråk.

Så hur har vi då svarat på de konkreta målen som vi ställt i början av förslaget. Förlängning av innerstadsstråk och att knyta samman stadsdelar tycker vi att vi har gjort genom att förändra Nynäsvägens utform-

ning och reducerat trafiken och likaså på Johanneshovsvägen där vi även lagt till en väg österut.

Något som vi hade velat utveckla mer och lagt mer tid på att visualisera är hur vi tänkt oss att förbinda grönområden. Att utforma Kolerakyrkogården till en central stadsdelspark är inget vi har utvecklat närmare i detta förslag men läget och potentialen för denna typ av park är större nu än tidigare. Även hur vi förbinder stråket från Blåsutparken till Lindeparken kan förklaras tydligare. Vad vi tänkt oss där är att det inte ska vara ett helt grönt stråk utan mer ett lättframkomligt gång och cykelstråk. Detta har helt enkelt handlat om tidsbrist då vi fått prioritera vilka bitar av detta stora område vi hinner visa. Vi har här valt att lägga fokus på Nynäsvägen och Johanneshovsvägen där vi ansett att vikten av att förtydliga och förklara varit större.

Vi har gjort vad vi har kunnat för att skapa möjligheter för de urbana kvalitéer som vi eftersträvar med ett levande gatuliv kring torgen och huvudstråken ska kunna utvecklas. Vi vill ha bostäder med möjligheter till verksamheter i bottenvåningarna längst de centrala noderna och stråken, däremot kan inte vi styra om detta verkligen kommer att ske, men eftersom Nynäsvägen ändå är ett såpass trafikerad gata och Gullmarsplan frekventeras av så pass mycket människor borde det finnas mycket gott underlag för butiker, restauranger och caféliv. Detsamma gäller för mångfald över dygnet, detta



kan inte vi som landskapsarkitekter och stadsplanerare inte styra då det är upp till den fria marknadens. Självklart vore det önskvärt att olika typer av verksamheter etablerar sig i Johanneshov, möjligheterna finns.

De urbana kvalitéerna skapas också genom hela den nya byggnadsstrukturen och hur byggnaderna förhåller sig till gator, torg och parker. I det här fallet skapar byggnaderna rummen i ett samspel till skillnad från förr.

Att skapa en mångsidig stadsdel är något som vi kan påverka t.ex. genom att variera antalet lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. I Johanneshov finns det t.ex. väldigt många lägenheter med ett -och två rum och kök. Idag är stadsdelen också väldigt homogen i sin åldersgrupp, detta skulle kunna påverkas med fler stora lägenheter. Givetvis är det även andra faktorer som spelar in i detta, t.ex. fler och bättre skolor om man vill öka andelen barnfamiljer o.s.v. men då måste det också finnas möjligheter för dem att bo någonstans vilket vi ansett vara "det första steget" i den frågan.

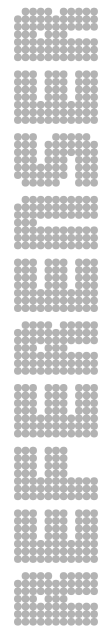
Det generella målet Människan i centrum tycker vi att vi väldigt tydligt har förbättrat genom att minska trafiken i området, göra motorväg till gata och förbättrat för de gående och cyklisterna genom att skapa fler trottoarer, mer torgyta och förbättra tillgängligheten och orienterbarheten för de gående genom att reducera vägarnas bar-

riär effekt. Bilen har fått en mycket mer nedtonad roll i Johanneshov.

Slutligen kan vi säga att det vi ville uppnå med detta förslag var att visa principer och tydliga ställningstaganden för vad vi tycker att en god stadsmiljö är.



## Skriftliga källor



Andersson Magnus. Stockholms årsringar. Copyright: Kommittén för Stockholmsforskning och Stadsbyggnadskontoret. Almqvist & Wiksell Tryckeri, Uppsala 1998

Ahlberg Nils. Stadens mönster. Copyright: Riksantikvarieämbetet. Sydosttryck/Sjuhäradsbygdens Tryckeri AB, Borås 1998

Ahlberger Christer. Den svenska staden – vinnare och förlorare. Copyright: Författaren och Riksantikvarieämbetet. Elanders Gummessons Tryckeri, Falköping 2003

Caldenby Claes. Att bygga ett land. Copyright: Arkitekturmuseet och Byggforskningsrådet. Centraltryckeriet, Borås 1998

Eriksson Eva. Den moderna stadens födelse. Svensk arkitektur 1890-1920. Copyright: Eva Eriksson. Ordfronts förlag. Fälth's Tryckeri, Värnamo 1990

Eriksson Gösta. Alla Stockholms spårvagnar: en spårvagnsresa i Stockholm under nittio år, 1991

Gehl Jan, Livet mellem husene, 5:e utgåvan, Arkitektens Forlag. Arco Grafiks A/S. Köpenhamn 2003

Hall Thomas. Huvudstad i omvandling – Stockholms planering och utbyggnad under 700 år. Carlssons Bokförlag – Gummerus Printing, Jyväskylä Finland 2002

Harlén Hans. Stockholm från A-Ö Innersta-

den. Brännkyrka hembygdförening, 1998

Harlén Hans. Stockholm från A-Ö Söderort del II. Brännkyrka hembygdförening, 1997

Jacobs Jane, The Death and Life of Great American Cities, London: Cape, 1962

Lundevall Peter Stockholm – Den planerade staden Carlssons Bokförlag – Kristianstads Boktryckeri. Kristianstad, 2006

Kristensson Eva. Bostadsgården, Vardagsrum, lekplats, mötesplats och utsikt. Formas förlag, Alfa Print tryckeri, Stockholm 2007

Sanell Bertil. Kompendium i stadsmorfologi. Litteratursammanställning. Kulturgeografiska institutionen Stockholms Universitet, Stockholm 2001

Sax Ulrika. Den vita staden Hammarbyhöjden under 50år. Centraltryckeriet AB, Borås, 1989

Söderström Göran. Stockholm utanför tullarna nittiosju stadsdelar i ytterstaden, Copyright: Stockhomia förlag och Stockholms stadsmuseiförvaltning, F'lth & Hässler, Värnamo 2003,

Ullstad Erland. Hållbar stadsutveckling, Copyright: Sveriges Arkitekter, 2008, Intellecta

Åström Kell. Stadsplanering i Sverige. Copyright: Kell Åström och Byggförlaget. Skogs Boktryckeri AB, Trelleborg 1993

Tidningar:

Arkitekten, Stockholm ska växa mellan ekarna, 2009:3, Elisabeth Näslund, sid 47-49

Arkitekten, Hon sätter medelklassen i miljöfokus, 2009:5, Elisabeth Näslund, sid 20-23

Sten, Torg i förvandling, 2002:4, Lars Ström, Leif Bolter, sid 26-29

Svenska Dagbladet, 5 juni 2009, Tät stad inte alltid bäst, Alexander Ståhle

Svenska Dagbladet, 21 dec 2008, Den hållbara staden är både tät och grön, Alexander Ståhle

Övrigt:

Gatu och fastighetkontoret, juli 1998, informationsskylt vid kolerakyrkogården

Stockholm stad, kartmaterial

## Elektroniska källor

Not 1,10, 28,  
<http://www2.historia.su.se/urbanhistory/cybcity/stad/stockholm/historia.htm>  
 (091025)

Not 35,  
<http://www.ne.se/malmg%C3%A5rd>  
 (091027)

Not 35,  
[http://sv.wikipedia.org/wiki/Malmg%C3%A5rdar\\_i\\_Stockholm](http://sv.wikipedia.org/wiki/Malmg%C3%A5rdar_i_Stockholm)  
<http://www.ne.se/malmg%C3%A5rd>  
 Introduktion (091027)

Not 91,  
<http://www.stockholm.se/omstockholm/framtidens-stockholm/Vision-2030/>  
 (091027)

Not 92, 95,  
<http://www.stockholm.se/Fristaendewebbplatser/Fackforvaltningssajter/Stadsbyggnadskontoret/Oversiktsplan/Uppdrag-och-process/> (091027)

Not 96,  
<http://www.un-documents.net/ocf-02.htm#l>, (091026)

Not 134,  
<http://sl.se/SiteSeeker/Show-Cache.aspx?url=http%3a%2f%2fsl.se%2ftemplates%2fPage.aspx%3fid%3d3403&query=tv%c3%a4rbanan&ilang=sv&hit>

nr=17&resid=987706141&uaid=6C3F51D0E07E3AC8617EE54864D5545C, (090927)

Not 143,  
[http://sl.se/Templates/FMS/FMS\\_line\\_advanced.aspx?id=3683](http://sl.se/Templates/FMS/FMS_line_advanced.aspx?id=3683), (090928)

Not 139,  
[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1622/88459\\_Sodra\\_lanken\\_en\\_ny\\_trafikled\\_i\\_stockholm.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1622/88459_Sodra_lanken_en_ny_trafikled_i_stockholm.pdf) (091014)

Not 144, 146,  
<http://www.biblioteket.stockholm.se/default.asp?id=77497>, (090928)

Not 153,  
<http://www.stockholm.se/-/Nyheter/Trafik--Stadsmiljo/Vision-Soderstaden-2030/>  
 (091028)

Not 155,  
<http://www.csiss.org/classics/content/62>  
<http://libraries.mit.edu/archives/research/collections/collectionsmc/mc208.html> (091015)

Bildmaterial hämtat från:

[www.stockholmskallan.se](http://www.stockholmskallan.se)  
[www.eniro.se](http://www.eniro.se)





Hampus Ahlborn  
Angelica Biefeldt Liptak

2010